

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Dayanak, Tanımlar ve Kısaltmalar

Amaç ve dayanak

MADDE 1 - (1) Bu Yönerge, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini artırmak amacıyla hazırlanan ve 15/8/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin uygulanmasında açıklayıcı bir alt mevzuat olarak hazırlanmıştır.

(2) Bu Yönerge; 15/8/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 2 - (1) Bu Yönergede geçen;

- a) AAKKM: Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi'ni,
- b) Askeri gemi: Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin "Savaş Gemileri" başlıklı Kısım-II'sinde yazılı olan gemileri,
- c) Bakanlık: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nı,
- ç) Başkılavuz kaptan: Başkılavuz kaptan olarak görevlendirilen kılavuz kaptanları,
- d) Boğazlar: İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını,
- e) Boğaz geçişi: Yönetmeliğin 38 inci ve 46 ncı maddeleri ile belirlenmiş olan İstanbul Boğazı kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri ile Çanakkale Boğazı kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri arasında yapılan Boğaz seyrini,
- f) 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,
- g) Deniz olayı: Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve geminin, gemi üzerindeki insanların veya diğer kişilerin emniyetini veya çevreyi tehlikeye sokan veya düzeltilmemesi halinde tehlikeye sokabilecek olan ve deniz kazası dışında kalan olay veya olaylar silsilesini,
- ğ) Hayvan taşıyan gemiler: Canlı hayvan taşımak amacıyla dizayn edilmiş ve buna göre belgelendirilmiş canlı hayvan yüklü gemiyi,
- h) IMDG Kod: Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu'nu
- ı) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü,
- i) İdare: Denizcilik Genel Müdürlüğü'nü,
- j) KEGM: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nü,
- k) Kıyı şeridi: Deniz kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını,
- l) Klas kuruluşu: Türk Bayraklı gemiler için 18/01/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği"nde tanımlanan Yetkilendirilmiş Kuruluş ile yabancı bayraklı gemiler için Bayrak devletinin yetkilendirdiği kuruluşları,
- m) Komisyon: İlave geçiş şartlarına tabi gemilerin Boğazlardan geçiş şartlarını belirlemek amacıyla ilgili liman başkanının başkanlığında, liman başkanlığından en az bir uzman, kılavuzluk teşkilatından bir başkılavuz kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir deniz trafik başoperatöründen oluşan komisyonu,

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

- n) Kritik bölgeler: İstanbul Boğazında Kanlıca-Vaniköy, Çanakkale Boğazında Nara-Kilitbahir Burnu ve Gelibolu-Karakova Burnu arasındaki bölgeleri,
 - o) Liman Başkanlığı: Bakanlık taşra birimi olan liman başkanlıklarını,
 - ö) LNG: Sıvılaştırılmış Doğal Gazı,
 - p) LPG: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı,
 - r) Su aracı: Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapıyı,
 - s) Tehlikeli yük taşıyan gemi:
 - 1) Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL) 73/78 Ek-I, Lahika I'de yer alan petrol ve petrol ürünlerini taşıyan gemileri,
 - 2) IMDG Kod Bölüm 3'te listelenmiş paketli taşınan madde ve nesneleri taşıyan gemileri,
 - 3) Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodu (IMSBC) Lahika-1'de verilen yüklerden Dökme Yük Sevkiyat Adı'nda UN numarası olan dökme yükleri taşıyan gemileri,
 - 4) Dökme Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kod (IBC) Bölüm 17'de verilen tablonun "hazards (zararlılar)" başlıklı "d" sütununda "S" veya "S/P" ibaresi bulunan sıvı dökme maddeleri taşıyan gemileri,
 - 5) Dökme Halde Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kodu (IGC) Bölüm 19'da verilen gaz halindeki maddeleri taşıyan gemileri,
 - 6) 1, 4 veya 5 inci alt bentlerde belirtilen yükleri tahliye ettikten sonra Boğazları kullanan gemileri,
 - ş) TBGTH: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni,
 - t) Uzman: Denizcilik Sörvey Mühendisi ile sörvey yapma yetkisine haiz ve üniversitelerin denizcilik ile ilgili bölümlerinden mezun olmuş Denizcilik Uzmanı ve Denizcilik Uzman Yardımcılarını,
 - u) Yönetmelik: 15/8/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğini,
- ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Kurallar

Uğraksız geçişlerde demirleme ve uğraksız geçişlerin bozulmadığı durumlar

MADDE 3 - (1) Gemilere, uğraksız geçiş yaparken Yönetmeliğin 11 inci maddesi kapsamında 168 saate kadar uğraksız geçişi bozulmadan demirleme hakkı aşağıdaki şekilde uygulanır.

a) Bu gemilere, TBGTH Merkezleri tarafından Yönetmeliğin 11 inci maddesinde belirtilen şartlar dâhilinde demirleme yerlerinde uğraksız geçişleri bozulmaksızın toplam 168 saate kadar demirleme hakkı oldukları bildirilir.

b) Demirleme süresinin hesaplanmasında geminin Türk Boğazlarından geçişi esnasında yaptığı tüm demirleme süreleri dikkate alınır.

c) TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik planlaması ve/veya Boğazlardaki olumsuz hava ve deniz şartları nedeniyle demirleme yerlerinde 168 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz.

ç) (c) fıkrasından yararlanacak ve demirleme süresinin tamamını kullanmak isteyen gemilerin, 168 saatin dolmasına en az 24 saat kala TBGTH Merkezlerine Boğaz geçişi ne hazır olduklarına dair bilgi vermeleri gerekir, aksi takdirde 168 saatleri dolduğunda uğraksız geçişleri bozulur.

Yetişen gemi

MADDE 4 - (1) Boğaz geçişlerinde, önde giden yavaş gemiyi geçme zorunluluğunda olan hızlı bir gemi yetişen gemi olarak kabul edilir. Yetişen geminin yetiştiği gemiyi geçişi TBGTH Merkezinin onayına tabidir.

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

(2) 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 hız artış ve azalışlarına izin verebilir.

Teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler

MADDE 5 - (1) Marmara Denizi'nden girişler de dâhil olmak üzere Boğazlara girişten önce, Yönetmeliğin 6 ncı maddesinde belirtilen teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin Boğaz geçişleri, liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından yapılacak sörvey neticesinde geminin söz konusu eksikliğinin giderildiği ve Boğaz geçişine engel bir durum olmadığına belirlenmesi üzerine liman başkanlığının izniyle ve kılavuz kaptan alınarak sağlanır.

(2) Birinci fıkradaki gemilerin klas kuruluşu veya İdaresi tarafından uluslararası sözleşmelere atfen verilen muafiyet/eşdeğer uygulama belge veya mektupları ile Boğaz geçişlerine müsaade edilmez.

(3) Birinci fıkrada belirtilen söz konusu eksikliğin giderilemediğinin anlaşılması veya gemi tarafından yapılan bildirimde istinaden, bu gemilerin Boğaz geçişleri için Yönetmeliğin 6 ncı maddesinin;

a) Birinci fıkrasının (a) bendi ile (b) bendinin 1, 2, 3, 4, 5 (Köprüüstü teçhizatından geminin seyrü seferine etkisi olanlar), 7, 9, 11, 12 ve 13 üncü alt bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlarda geçiş şartları Komisyonca belirlenerek,

b) Birinci fıkrasının (b) bendinin diğer alt bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlarda Komisyon kurulmadan kılavuz kaptan ve/veya ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde TBGTH Merkezince belirlenecek uygun tonaj ve sayıda römorkör alınarak,

c) Birinci fıkrasının (b) bendinin 5 inci alt bendi kapsamındaki köprüüstü teçhizatlarından otomatik tanımlama sistemi, sefer veri kaydedici ve parakete cihazlarının arızalandığı durumlarda Komisyon kurulmadan kılavuz kaptan alınarak, geminin geçişi sağlanır.

İlave geçiş kurallarına tabi gemiler

MADDE 6 - (1) Tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler, iterek veya bordasında yapılacak yedekli geçişler ile boylarına bakılmaksızın platform, yüzer havuz vb. su araçlarının Boğaz geçişleri gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olmak üzere aşağıdaki ilave kurallara tabidir.

a) Yetkili acenteleri vasıtasıyla planlanan Boğaz geçişlerinden en az 10 gün önce ilgili liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olaksa sadece İstanbul Liman Başkanlığına seyir ve teknik hususlara ilişkin bilgileri içeren müracaatlarını yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile hava çekimi gözetilerek, söz konusu gemi ve su araçlarının Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili liman başkanlığı tarafından İdareye, TBGTH Merkezine ve gemi acentesine bildirilir.

b) Tam boyu 300 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemilerinin Boğaz geçişleri Komisyon tarafından belirlenen ilave geçiş şartlarının her geçişte sağlanması kaydıyla ve ilk geçişten itibaren 1 takvim yılı boyunca Komisyon kurulmadan ilgili liman başkanlığının izni ile sağlanır.

(2) İstanbul Boğazı için hava çekimi 54-58 metre, Çanakkale Boğazı için hava çekimi 66-70 metre olan gemiler, yetkili acenteleri vasıtasıyla planlanan geçişlerinden en az 10 gün önce ilgili liman başkanlığına seyir ve teknik hususlarına ilişkin bilgileri içeren müracaatlarını yaparlar. Geminin azami hava çekimi geminin klas kuruluşu tarafından tespit edilip belgelendirilerek liman başkanlığına yapılacak müracaata eklenir. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili liman başkanlığı tarafından İdareye, TBGTH Merkezine ve gemi acentesine bildirilir.

Yedekli seyir işlemlerinde ilave geçiş kuralları

MADDE 7 - (1) Boğazlardan çekerek yapılacak yedekli geçişler aşağıdaki kurallara göre yapılır.

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

a) Toplam yedek boyu 300 metrenin altında olan yedekli geçişler yetkili acenteleri vasıtasıyla müracaatlarını 3 iş günü önceden ilgili TBGTH Merkezine yaparlar. Söz konusu gemilerin ilave geçiş şartları TBGTH Merkezi tarafından tespit edilerek liman başkanlığı ve gemi acentesine bildirilir.

b) Toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler yetkili acenteleri vasıtasıyla planlanan Boğaz geçişlerinden en az 10 gün önce ilgili liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olaksa sadece İstanbul Liman Başkanlığına seyir ve teknik hususlara ilişkin bilgileri içeren müracaatlarını yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile hava çekimi gözetilerek, söz konusu gemilerin Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve liman başkanlığı tarafından TBGTH Merkezine ve gemi acentesine bildirilir.

c) Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Boğazlardan geçemez.

ç) Tüm yedekli geçişler gündüz periyodunda ve kılavuz kaptan alınarak yapılır.

d) 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.

e) Yedekli geçişlerde toplam yedek boyu;

1) 100 metreden az olanlar için çeki gücü en az 20 ton olan bir römorkör,

2) 100-150 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 30 ton olan en az bir römorkör,

3) 150-200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45 ton olan en az bir römorkör,

4) 200 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 60 ton olan en az bir römorkör

tahsis edilir. Bu Yönergede, bu bende yapılan atıflarda, toplam yedek boyu gemi boyu kabul edilir.

f) Çeşitli faktörlere bağlı olarak zaman içerisinde (e) bendindeki römorkörlerin çeki güçlerinde meydana gelen değişiklikler göz önünde bulundurularak römorkör tahsis edilirken toplam çeki güçlerinde (+/-) %10 tolerans uygulanabilir.

Risk altındaki gemiler

MADDE 8 - (1) İdare adına TBGTH Merkezlerinin, Türk Boğazlarında kurulan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan veriler doğrultusunda akıntı, görüş şartları veya diğer nedenlerden dolayı İstanbul veya Çanakkale Boğazı deniz trafiğini tek yönden ya da her iki yönden geçici olarak askıya aldığı durumlarda aşağıdaki istisnalar uygulanabilir.

a) İlgili TBGTH Merkezi kötü hava şartları veya mücbir sebepler nedeniyle seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından risk altındaki gemileri ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör eşliğinde Boğazlara alabilir.

b) Kılavuz kaptan ve/veya römorkör hizmetinin Yönetmelikte belirtilen mevkilerde verilemediği durumlarda bu gemiler hizmetlerin emniyetli verilebileceği mevkiye kadar, TBGTH Merkezleri tarafından verilecek seyir yardımı hizmeti, bilgi, uyarı, tavsiye ve talimatlara uymaları koşuluyla Boğazlara alınır.

LNG ve LPG gemileri

MADDE 9 - (1) LNG gemilerinin Boğaz geçişlerinde aşağıdaki kurallar uygulanır.

a) Boğaz geçişleri gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı yapılır.

b) Boğaz geçişleri her birinin çeki gücü 60 tondan az olmamak kaydıyla toplam çeki gücü 150 ton olan uygun sayıda römorkör refakatinde yapılır ve Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılır.

c) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkörlerin sayısı ve toplam çeki gücü artırılabilir.

ç) İstanbul Boğazında sadece yolcu gemileri, Çanakkale Boğazında ise yolcu gemileri, hayvan taşıyan gemiler ve IMDG Kod Sınıf 1 yük taşımayan Ro-Ro veya konteyner gemileri kritik bölgede bu gemilerle karşılaştırılmadan, kılavuz kaptanlı ve kontrollü olarak karşı yönden Boğaza alınabilir.

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

d) İstanbul Boğazından geçişlerde İdarenin izni aranır ve uygun görülmesi halinde Komisyonca belirlenecek geçiş şartları uygulanır.

e) LNG ile birlikte başka bir maddeyi yakıt olarak kullanabilen çift yakıt tahrikli (dual powered) gemiler, üzerlerinde yakıt olarak taşıdıkları LNG miktarını SP-1 raporunda bildirmeleri, kılavuz kaptan almaları ve bu Yönergenin 15 inci maddesinde belirlenen toplam römorkör gücüne 30 ton eklenmesi şartıyla Boğaz geçişi yaparlar. Bu gemilerden, 15 inci madde kapsamına girmeyenler Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptan olarak ve en az 30 ton çekme gücünde refakat römorkörü ile yaparlar.

(2) LPG gemilerinin Boğaz geçişlerinde aşağıdaki kurallar uygulanır.

a) Tam boyları 150 metreye kadar olanlar Boğaz geçişlerini kılavuz kaptanlı, tam boyları 150 metre ve üzerindeki ise gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde yaparlar.

b) Tam boyları 150-200 metre arasında olup amonyak taşıyan LPG gemileri Çanakkale Boğaz geçişlerini gece dâhil kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde gerçekleştirirler.

c) Tam boyları 150-200 metre arasında olanlar Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü en az 60 ton, 200 metre üzeri olanlar ise toplam çeki gücü en az 90 ton ve uygun sayıda römorkör refakatinde yaparlar.

ç) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkörlerin sayısı ve toplam çeki gücü artırılabilir.

Nükleer güçle yürütülen gemiler ile IMDG kod sınıf 7 yük taşıyan gemiler

MADDE 10 - (1) Bu gemiler, Yönetmeliğin 27 nci maddesinde belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, TBGTH Merkezlerinin planlaması ile gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı Boğazlardan geçerler.

(2) Bu gemilerden boyları 100 metreye kadar olanlar toplam çeki gücü en az 45 ton, 100-200 metre arasındakiler toplam çeki gücü en az 60 ton, 200 metre üzeri olanlar ise toplam çeki gücü en az 90 ton ve uygun sayıda römorkör refakatinde Boğaz geçişlerini yaparlar.

(3) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkörlerin sayısı ve toplam çeki gücü artırılabilir.

(4) Bu gemilerin Boğaz geçişlerinde İdarenin izni aranır ve tek yönlü trafik planlaması uygulanır.

Yerel deniz trafiği

MADDE 11 - (1) Yerel deniz trafiğinde çalışan gemiler, bulundukları bölge için yayınlanmış "Yerel Deniz Trafiği Rehberi" ne uygun olarak hareket ederler.

Türk Boğazlarında rapor sistemi

MADDE 12 - (1) Boğazlardan geçmek isteyen gemiler, kaptanları, donatanları ya da İdare tarafından yetkilendirilmiş acenteleri vasıtasıyla Yönetmelikte belirtilen sürelerle uygun şekilde, şekli İdare tarafından belirlenen Seyir Planı-1 (SP-1) Raporunu ve gemi kaptanı tarafından doldurulan Ek-2'deki Kontrol Listesini İdare tarafından kurulan sistem üzerinden bildirir.

(2) Gemilerin SP-1 Raporlarında beyan edilen Boğaz varış saatlerinde 2 saati aşacak bir gecikme olması durumunda, beyan veren ilgili bu hususu TBGTH Merkezlerine bildirir.

P&I Sigortası

MADDE 13 - (1) Boğazlardan geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 300 GT ve üzeri gemiler ve yedek çeken gemiler;

a) Herhangi bir deniz kazası neticesinde varsa batığın çıkartılması, gemi enkazlarının kaza yerinden kaldırılmasıyla ilgili masraflarını,

b) Verilen hizmet bedellerini,

c) Çevreye verilen zararların tazminini,

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

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

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

(2) Yedek çeken ve çekilenin P&I sigortaları birbirinden bağımsız poliçe belgeleri şeklinde düzenlenecektir. Ancak çekilene P&I sigortası yapılamadığı durumlarda, çekenin P&I sigortası çekilene de kapsayacak şekilde düzenlenir.

(3) Gemilerin P&I sigortasının geçerli olduğu acenteleri tarafından tespit edilerek SP-1 Raporunda beyan edilir. Bu sigortaların geçerliliğinden gemi acenteleri sorumludur.

(4) P&I sigortası ile ilgili yanlış beyanda bulunulduğu tespit edilenler hakkında liman başkanlığı tarafından gerekli idari işlemler yapılır. Bu gemiler Boğaz geçişi öncesi uygun ve geçerli P&I sigortası bildiriminde bulunana kadar geçiş planlamasına alınmaz, geçiş sırasında tespit edilmesi durumunda ise liman başkanlığına bilgi verilerek TBGTH Merkezleri tarafından kılavuz kaptanlı ve uygun sayı ve güçte refakat römorkörü ile geçiş sağlanır. Bir sonraki limanının bir Türk limanı olması durumunda liman başkanlığı tarafından ilgili liman başkanlığına bilgi verilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni ve Gemilerin Geçiş Kuralları

Akıntı koşullarında trafik düzeni

MADDE 14 - (1) Boğazlardaki akıntı durumlarında deniz trafiğinin düzenlenmesi amacıyla aşağıdaki kurallar uygulanır.

a) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4 mil/saat veya altında olduğunda;

1) Geminin SP-2 raporlamasında beyan etmiş olduğu hız; karşı akıntı durumunda karaya göre 4 mil/saatın altında olacak ise veya akıntı ile aynı yönde ilerleyecek bir gemi için suya göre 4 mil/saatın altında ise uygun akıntı şartları beklenir. Geminin geçiş yapma talebinin olması halinde bu geçiş gündüz, kılavuz kaptan alarak bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.

2) Boğazda seyir halindeyken karşı akıntı durumunda, karaya göre gemi hızı 4 mil/saatın altına düştüğünde veya akıntı ile aynı yönde ilerleyen bir geminin hızı suya göre 4 mil/saatın altına düştüğünde gemiye kılavuz kaptan sevk edilerek ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.

b) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4-6 mil/saat arasında olduğunda ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları olduğunda;

1) Beyan ettiği manevra hızı en az 10 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini yaparlar.

2) Beyan ettiği manevra hızı 10 mil/saatın altında tehlikeli yük taşıyan gemiler, derin su çekimli gemiler veya büyük gemiler Boğaza alınmazlar.

3) Beyan ettiği manevra hızı 10 mil/saatın altında olan diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.

c) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 6 -7 mil/saat arası olduğunda ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları olduğunda;

1) Akıntı şiddeti 6 mil/saatın altına düşene kadar deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulur ve karşı yönden askıya alınır.

2) Beyan ettiği manevra hızı en az 12 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini açık olan yönde yaparlar.

3) Beyan ettiği manevra hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza alınmazlar.

4) Beyan ettiği manevra hızı 12 mil/saatın altında tehlikeli yük taşıyan gemi, derin su çekimli gemi, büyük gemi haricindeki diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.

c) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 7 mil/saat veya üzerinde olduğunda, akıntı şiddeti 7 mil/saatin altına düşene kadar deniz trafiği her iki yönden geçici olarak askıya alınır.

d) Boğazlarda kurulan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan akıntı verileri TBGTH Merkezleri tarafından gemilere ve ilgililere duyurulur.

e) Boğazlardaki trafik yoğunluğu, rüzgâr, görüş, akıntı, geminin manevra yeteneği, dümen dinleme hızı veya su çekimi gibi geminin emniyetli seyrini etkileyebilecek durumlar göz önünde bulundurularak geçiş yapan gemiler ile karşılıklı mutabakat sağlanması şartıyla Yönetmeliğin 14 üncü maddesinde belirtilen hız konusunda TBGTH Merkezleri "emniyetli hız" tavsiyesinde bulunabilir.

Türk Boğazlarında gemilerin genel geçiş kuralları

MADDE 15 - (1) Aşağıda özellikleri verilen gemiler İstanbul Boğazı geçişlerini gündüz yapar.

a) Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç olmak üzere bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (s) bendinde belirtilen tam boyu 200 metre ve üstü gemiler.

b) Yedekli geçiş yapan tüm gemiler.

c) İlave geçiş şartlarına tabi gemiler.

ç) Tam boyları 250 metre ve üstü tüm gemiler.

d) Derin su çekimli gemiler.

(2) Birinci fıkrada belirtilen gemilerin İstanbul Boğazı geçişlerini kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

(3) İstanbul Boğazı geçiş planlamasında aşağıdaki hususlara riayet edilir.

a) Tam boyları 150-250 metre arasında olan ve tehlikeli yük taşıyan Ro-Ro ve konteyner gemilerinin geçişleri kılavuz kaptan olarak, tehlikeli yük taşıyan tam boyu 150 metre ve üstü diğer gemiler ile aralarında en az 6 deniz mili mesafe olacak şekilde planlanır.

b) Tam boyları 250 metre ve üzeri olan ve tehlikeli yük taşıyan Ro-Ro ve konteyner gemilerinin geçişleri kılavuz kaptan olarak, tehlikeli yük taşıyan tam boyu 150 metre ve üstü diğer gemiler ile aralarında en az 8 deniz mili mesafe olacak şekilde planlanır.

(4) Aşağıda özellikleri verilen gemiler Çanakkale Boğazı geçişlerini gündüz yapar.

a) Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (s) bendinde belirtilen tam boyları 250 metre ve üstü gemiler,

b) Bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (s) bendinin 1, 4 ve 6 ncı alt bentlerinde belirtilen tam boyu 200 metre ve üstü gemiler,

c) IMDG Kod Sınıf 1 yük taşıyan tam boyu 200 metre ve üstü gemiler,

ç) Derin su çekimli gemiler.

(5) Dördüncü fıkranın (a) bendinde belirtilen gemilerin Çanakkale Boğazı geçişlerini kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

(6) Çanakkale Boğazı Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde;

a) Derin su çekimli gemiler, tam boyu 150 metre ve üstü gemilerle,

b) Bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (s) bendinin 1, 4, 5 ve 6 ncı alt bentlerinde belirtilen tam boyları 150 metre ve üstü gemiler, tam boyu 150 metre ve üstü gemilerle,

c) IMDG Kod Sınıf 1 yük taşıyan tam boyu 150 metre ve üstü gemiler, tam boyu 150 metre ve üstü gemilerle,

ç) Tehlikeli yük taşımayan tam boyları 200-300 metre arası gemiler, LPG gemileri veya tam boyu 200 metre ve üzeri gemilerle

karşılaştırılmazlar.

(7) Derin su çekimli gemiler, tam boyları 150 metre ve üzeri olan ve bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (s) bendinin 1, 4, 5 ve 6 ncı alt bentlerinde belirtilen gemiler ile tam

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

boyları 150 metre ve üzeri olan IMDG Kod Sınıf 1 yük taşıyan gemilerin Çanakkale Boğazı geçişi esnasında, karşı yönden bu özellikleri haiz gemiler alınmaz.

(8) Yedinci fıkrada belirtilen gemilerin Çanakkale Boğazı geçişi esnasında karşı yönden, IMDG Kod Sınıf 1 yük taşımayan konteyner ve Ro-Ro gemileri, yolcu gemileri ile hayvan taşıyan gemiler hariç (bu gemilerde kılavuz kaptan bulunması şartıyla) tam boyları 200 metre ve üstü gemiler alınmaz.

(9) Toplam yedek boyu 200-300 metre arası olan yedeklilerin Nara Burnunu dönmesine kadar karşı yönden tam boyları 200 metre ve üzeri IMDG Kod Sınıf 1 yük taşıyan gemiler ile tam boyları 200 metre ve üzeri olan ve bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (s) bendinin 1, 4, 5 ve 6 ncı alt bentlerinde belirtilen gemiler alınmaz.

(10) SP-1 Raporunda bildirilmeyen ve üzerinde yük olarak askeri gemi taşıdığı TBGTH Merkezleri, kılavuz kaptanlar veya liman başkanlıklarınca tespit edilen ticaret gemileri ivedilikle İdareye bildirilir. İdare tarafından talimat verilene kadar liman başkanlığınca geçişin askıya alınması için TBGTH Merkezine bildirimde bulunulur, geçiş sırasında tespit edilmesi durumunda ise TBGTH Merkezi tarafınca gemi en yakın demir yerine demirleterek liman başkanlığına bilgi verilir.

Yolcu, Ro-Ro yolcu, konteyner ve hayvan taşıyan gemiler için ilave gereklilikler

MADDE 16 - (1) Tehlikeli yük taşıyan gemiler, ilave geçiş şartlarına tabi gemiler veya yedekli gemi geçişleri nedeniyle İstanbul veya Çanakkale Boğazı'nda deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda;

a) İstanbul Boğazı'nda yolcu gemileri, IMDG Kod Sınıf 1 yük taşımayan Ro-Ro yolcu gemileri ve hayvan taşıyan gemiler kılavuz kaptan almaları ve kritik bölgede karşılaşılmamaları şartıyla Boğaza alınabilir.

b) Çanakkale Boğazı'nda ise (a) bendinde belirtilen gemilere IMDG Kod Sınıf 1 yük taşımayan konteyner gemileri de dâhil olacak şekilde ve aynı şartlarla Boğaza alınabilir.

(2) Akıntı ve görüş şartları nedeniyle İstanbul veya Çanakkale Boğazı'ndaki deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; İstanbul Boğazı için birinci fıkranın (a) bendindeki Çanakkale Boğazı için ise (b) bendindeki gemiler kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alarak Boğazlara alınabilir.

(3) Genel trafik durumu, hava ve deniz şartları da dikkate alınarak İstanbul Boğazı'nda yolcu gemileri, IMDG Kod Sınıf 1 ve Sınıf 7 yükleri taşımayan Ro-Ro yolcu gemileri ve hayvan taşıyan gemilere Çanakkale Boğazı'nda ise bu gemilerle birlikte IMDG Kod Sınıf 1 ve Sınıf 7 yükleri taşımayan konteyner gemilerine kılavuz kaptan almaları şartıyla Boğaz geçiş önceliği verilebilir.

Olağanüstü durumlar ve risk yönetimi

MADDE 17 - (1) Boğazlardaki kötü hava şartları, yerel trafik gibi çeşitli nedenlerle deniz trafiğinin geçici olarak yoğunlaşması, demir yerlerinde gemilerin aşırı birikmesi nedeniyle olası deniz kazası veya sabotaj gibi beklenmedik olayların oluşmaması veya tehlike yaratabilecek risklerin bertaraf edilebilmesi amacıyla TBGTH Merkezleri tarafından ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak için trafiğin askıya alınması, tek yönlü trafik uygulaması, acente ile buluşma mevkilerinde değişiklik dâhil gerekli görülen her türlü tedbir alınarak gemi geçiş planlaması yapılabilir.

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Deniz Kazası, Arıza veya Diğer Deniz Olayı Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar

Deniz kazası, arıza veya diğer deniz olayı durumları

MADDE 18 – (1) TBGTH alanı içerisinde ve Boğaz geçişleri başlamadan deniz kazası yapan gemilerin Boğaz geçişleri, İdare tarafından veya klas kuruluşlarınca yapılacak sörvey sonucuna istinaden Komisyonca belirlenecek ilave geçiş şartları ile sağlanır.

(2) Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek deniz kazası, arıza veya deniz olayı durumlarında Yönetmeliğin 16 ncı maddesi aşağıdaki şekilde uygulanır.

a) Liman Başkanlıkları tarafından aşağıdakiler yapılır.

1) Deniz kazası, arıza veya deniz olayının meydana geldiği bölgede seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasını sağlar. Geminin verilen talimatlara uymaması durumunda gemi ilgilileri hakkında 618 sayılı Limanlar Kanunu hükümleri gereğince idari yaptırım uygular.

2) Deniz kazası durumlarında gerekli incelemelerin yapılması amacıyla, Uzman/Uzmanlar ve kazanın niteliğine göre su altı sörveyi için dalgıç veya balıkadam ekibinden oluşan teknik heyeti kaza yerine ivedilikle intikal ettirerek Sörvey Raporu (EK-1) hazırlar. Sörvey Raporunun hazırlanması aşamasında, deniz kazasının 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 girişlerine 2 mil mesafe dışında kalan alanda meydana gelen deniz kazası 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. Kaza yerine ulaşım imkânları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan alınarak ve römorkör eşliğinde yapılmasını sağlar.

4) Boğaz içerisinde arıza yaparak veya başka bir deniz olayına istinaden demirlemek zorunda kalan gemileri eğer trafik ayırım düzeni içinde ise resen uygun bir demir yerine aldırır. Trafik ayırım düzeni ve demir yerleri dışında ve diğer gemilerin geçişine mani olmayacak bir mevkide ise geminin tipi, büyüklüğü, draftı, yükü, hava ve deniz şartları ile trafik akış durumunu da dikkate alarak bu gemilere en fazla 4 saat süre verilebilir. Meydana gelen arızanın veya deniz olayının verilen süre içinde düzeltilmesi ve İdare tarafından veya klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin geçişine engel bir durum olmadığının tespiti durumunda, Yönetmeliğin 16 ncı maddesine dayanarak, kılavuz kaptan alınarak ve gerek görüldüğü takdirde römorkör refakatinde Boğazdan geçişine izin verir. Bu süre içerisinde arızasını veya deniz olayını düzeltemeyen gemileri ise resen Boğaz dışında uygun bir demir yerine aldırır.

5) Uğraksız geçiş yapan ve Boğaz geçişi sırasında arıza yapan ancak Boğaz geçişini tamamlayan gemilere uygun bir demir sahasında ilgili liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından yapılacak sörvey neticesinde, geminin seyrine engel bir durumun olmadığının belirlenmesi üzerine ilgili liman başkanlığının izniyle geminin seyrine müsaade edilir.

6) Geminin Marmara Denizinde trafik ayırım düzeni içindeki arıza veya deniz olayı durumlarında, bu sorunun giderilmesi için bulunduğu mevki de göz önünde bulundurularak en fazla 4 saat süre verilir. Bu sürenin sonunda geminin arızasını veya deniz olayını düzeltememiş olması veya trafik ayırım düzeni içinde kalarak seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturması durumu değerlendirilerek gerekirse kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör göndererek geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Marmara Denizi'nde arıza yapan ve arızasını giderdikten sonra Marmara Denizi içindeki herhangi bir Türk limanına giden gemiye varış liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından sörvey yaptırılır.

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

7) Boğazlar ile Yönetmelikte belirtilen demir yerlerindeki deniz kazalarında durumu değerlendirerek gemiye/ gemilere resen kurtarma hizmeti verdirebilir. Bu durumlarda, KEGM tarafından su altı sörveyleri dâhil kurtarmaya yönelik tüm tespit ve incelemeler yapılır.

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

b) TBGTH merkezleri tarafından aşağıdakiler yapılır.

1) Meydana gelen deniz kazası, arıza veya deniz olayının çeşidi ile geminin niteliği, yeri, tipi ve büyüklüğü göz önünde bulundurularak ivedilikle can kurtarma amaçlı tahlisiye botu ile yeterli sayıda ve güçte römorkör, Boğaz geçişi başladıktan sonra gerçekleştirilirse ilave olarak kılavuz kaptan sevk eder. AAKKM vasıtasıyla İdare'ye, liman başkanlığına ve ilgili tüm birimlere ivedilikle bilgi verir.

2) Seyrüseferle ilgili gerekli önlemleri alarak bölgedeki diğer gemilere bilgi verir. Liman başkanlığının bilgisi dâhilinde deniz trafiğini geçici olarak çift veya tek yönlü olarak askıya alabilir.

3) Deniz kazası sonucunda yapılan tahkikat neticesinde liman başkanlığı tarafından seyrine izin verilen gemi/gemiler Boğazdan geçiş yapacaksa, bu geçişi kılavuz kaptan ve/veya bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör aldirarak yaptırır.

4) Bu madde kapsamında, geminin emniyetli bir yere çekilmesinin gerektiği ancak geminin kabul etmediği durumlarda ivedilikle liman başkanlığına bilgi vererek geminin talimatlandırılmasını sağlar. Talimata uymayan gemi ilgilileri hakkında 618 sayılı Limanlar Kanunu hükümleri gereğince idari yaptırım uygulanması için liman başkanlığına bildirimde bulunur

c) Gemi tarafından aşağıdakiler yapılır.

1) Herhangi bir deniz kazası, deniz olayı veya arıza meydana gelmesi veya Yönetmeliğin 6 ncı ve bu Yönergenin 5 inci maddesinde belirtilen teknik yeterliliklerin ve/veya denize elverişliliklerin kaybedildiği durumlarda ivedilikle ilgili TBGTH Merkezine bilgi verir.

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

3) Deniz kazası, deniz olayı veya arıza durumlarında liman başkanlığı tarafından veya liman başkanlığına bilgi verilmek suretiyle TBGTH Merkezleri tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

Kurtarma hizmetleri

MADDE 19 - (1) Deniz kazası, deniz olayı veya arıza durumlarında seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla, gemi ve gemi personeline kurtarma 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 talimatıyla ilgili TBGTH Merkezinin koordinesinde daha korunaklı bölgeye, demir yerine veya tamir için uygun bir bölgeye götürülebilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM Çeşitli ve Son Hükümler

Kılavuz kaptan alma-bırakma yerleri

MADDE 20 - (1) İdare, Yönetmeliğin 38 inci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan yetkisini ilgili liman başkanlıklarının gözetiminde TBGTH Merkezleri ve Başkılavuz Kaptanlıklar vasıtasıyla yürütür.

(2) Kötü hava koşullarında kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri Boğaz içine çekildiği zaman, durum vardiyadaki Başkılavuz kaptan tarafından ilgili liman başkanlığına bildirilir. Bu

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

düzenlemenin yapılamadığı acil durum ve/veya ani ortaya çıkan kötü hava ve/veya ağır deniz koşulları veya benzeri mücbir nedenlerle, bu amaçla belirlenmiş mevkiilerde kılavuz kaptanın gemiye alınması veya bırakılması mümkün veya emniyetli olmadığında, gemi kaptanı ve kılavuz kaptanın mutabakatıyla ve akabinde ivedilikle ilgili liman başkanlığına rapor verilmesi şartıyla emniyetli ve uygun görülen mevkiilerde kılavuz kaptan alınıp bırakılabilir.

Köprü ayakları

MADDE 21 - (1) Köprü ayaklarında, yerel deniz trafiği de dâhil olmak üzere gemiler birbirini geçemez ve köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşamaz.

İdari yaptırım

MADDE 22 - (1) Bu Uygulama Yönergesine aykırı hareket edenler hakkında ilgili mevzuat uyarınca idari yaptırım uygulanır.

Yürürlükten kaldırılan mevzuat

Madde 23 - (1) Bu Yönergenin yayınlanması ile 23/08/2019 tarihli ve 62829 sayılı Makam Oluru ile uygulamaya giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatı" yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

MADDE 24 - (1) Bu Yönerge Bakanlık Makamı'nın onayı tarihinden itibaren yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 24 - (1) Bu Yönerge hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.

12.03.2021 tarihli ve 16008 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir.

EK-1

SÖRVEY RAPORU / SURVEY 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)
7	GROS TONAJI (Gross tonnage)	8	NET TONAJI (Nettonnage)
10	DWT:	11	TPC: (Ton per cm):
13	MÜRETTEBAT ADEDİ (Number of crew)	14	YOLCU ADEDİ (Number of passengers)
16	KALKIŞ LİMANI (Departure Port)	15	TEKNE SİGORTASI (Where&by whom insured)
18	VARIŞ LİMANI (Destination Port)	17	KALKIŞ LİMANINDAKİ DENİZ SUYU YOĞUNLUĞU (Sea density at departure port)
20	GEMİDEKİ MEVCUT SU, YAKIT VE YAĞ MIKTARI (Bunkers on board)	19	GEMİDE MEVCUT YÜKÜN MİKTARI VE CİNSİ (Kind and quantity of Cargo on board)
	F.W:	21	BALAST MIKTARI (Total Ballast On board)
	D.O:		
22	OLAY MEVKİSİ (Exact position of stranding)	23	GEMİNİN SU ALIP ALMADIĞI, GEMİ POMPALARININ GİRİŞ SUYU YENİP-YENEMEDİĞİ VE SUYU NEREDEN YAPTIĞI (Whether vessel is making any water and if so state locality and whether ships own pumps can control the leakage)
24	OLAY ANINDAKİ GEMİ SURATI (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 ÇEKTİĞİ SU (Drafts before stranding)	28	GEMİDE MEYİL OLUP OLMADIĞI / VARSA MIKTARI (Listing if any / amount)
	BAŞ VASAT KIÇ		DENİZ KAZASINDAN ÖNCE DENİZ KAZASINDAN SONRA Before the casualty After the casualty
30	GEMİNİN OTURDUKTAN SONRA ÇEKTİĞİ SU (Drafts after stranding)	29	OLAY ANINDAKİ VE ŞU ANA KADARKİ HAVANIN DURUMU (Weather at time of stranding and up to the present time)
	BAŞ VASAT KIÇ		
31	ŞU ANA KADAR BOŞALTIM OLUP OLMADIĞI / OLDU İSE MIKTARI (Whether any discharge operation carried out up to now / amount of discharging)	32	DENİZ KAZASI KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİ Evet / Hayır (Oil Pollution observed from casualty. Yes/No)

GEMİ KAPTANI
(Master)

LİMAN BAŞKANI ADINA
(On Behalf of Harbour Master)

CamScanner ile tarandı

Kaptan Beyanı

KAPTANIN DİKKATİNE

Herhangi bir deniz kazası, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumunda derhal ilgili TBGTH Merkezine bilgi vermeniz gerekmektedir.

Hiç bir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik alınacak tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları (balast, kargo tahliyesi/transfery, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler) kesinlikle yapılmaz ve ilgili TBGTH Merkezinin tavsiye/Yönerge uygulanır.

Gerekli sörveylerin yapılması amacıyla Liman Başkanlığında görevli Uzman ve olayın niteliğine göre su altı sörveyi için balıkadamlar ve teknik ekip geminize sevk edilecektir. Ekipler geminiz hakkında gerekli bilgileri sizden soracak ve kendi kontrol listelerini oluşturacaklardır.

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

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

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.

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

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

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/advice.

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.

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

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.

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.

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

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

CamScanner ile tarandı

**TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇECEK GEMİLERİN
TEKNİK DURUMLARINA YÖNELİK KONTROL LİSTESİ**

Gemi Adı:		Tipi:	
IMO / MMSI :		Acentesi:	

KONTROLLER	EVET	HAYIR	AÇIKLAMA
Ana makine ve yardımcı makineler her an manevraya hazır olacak şekilde çalışır durumda mı?			
Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda mı?			
Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar çalışır durumda mı? (Acil dümen kullanımı için Boğaz geçişi süresince en az 1 personel dümen dairesinde hazır bulundurulacaktır.)			
Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış mı?			
Seyir fenerleri, gemi düdüğü ve köprüüstü teçhizatı çalışır durumda mı?			
VHF cihazları çalışır durumda mı?			
İrgat ve donanımı çalışır durumda mı? Her iki demir fundaya hazır mı? (Boğaz geçişi süresince en az 1 personel irgat başında hazır bulundurulacaktır.)			
Baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savlolari hazır mı? (Tehlikeli yük taşıyan gemilerde, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta özel yedekleme halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.)			
Gemi kıç trimli mi? (Gemi manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kıçlı olmayacaktır. Hiçbir gemi Türk Boğazlarına girişlerinde başa trimli olmayacaktır.)			
Gemi pervanesi tamamen su seviyesinin altında mı? (Zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının % 5'ini geçmeyecektir.)			
Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş mi?			
Türk Boğazlarına ait güncel ve düzeltilmiş seyir haritaları mevcut mu?			
Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış mı?			
Olası bir deniz kazası veya yangın durumunda müdahale ve mücadele için gerekli önlemler alındı mı? Bununla ilgili teçhizatlar çalışır durumda mı?			

GEMİKAPTANI

* Gemiler Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

** Gemi kaptanları SP2'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan yukarıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır. Gemiye katılan kılavuz kaptan bu hususu teyit edecektir.

**Türk Boğazlarına girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dâhil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler ile yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları; telefon, faks ya da VHF ile durumlarını TBGTH Merkezine bildireceklerdir. Bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemilere yasal işlem uygulanacaktır.