

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ
UYGULAMA TALİMATI

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç ve Tanımlar

Madde 1-Amaç:

(1) Bu Uygulama Talimatı, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini arttırmak amacıyla hazırlanan ve 15/08/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği’nin uygulanmasında açıklayıcı bir rehber olarak hazırlanmıştır.

Madde 2- Tanımlar:

(1) Bu Uygulama Talimatında geçen;

- (a) **Bakanlık:** Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nı,
- (b) **AAKKM:** Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi’ni,
- (c) **IMDG Kod:** Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu’nu,
- (ç) **IMO :** Uluslararası Denizcilik Örgütü’nü,
- (d) **İdare:** Denizcilik 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:** Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin “Savaş Gemileri” başlıklı Kısım-II’inde yazılı olan gemileri,
- (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) **Klas kuruluşu:** 18/01/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği”nde tanımlanan Yetkilendirilmiş Kuruluş ve Tanınmış Kuruluşu,
- (j) **Komisyon:** İlgili liman başkanının başkanlığında, liman başkanlığından en az bir uzman, kılavuzluk teşkilatından bir başkılavuz kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir deniz trafik başoperatöründen oluşan ve ilave geçiş şartlarına tabi gemilerin Boğazlardan geçiş şartlarını belirleyen Komisyonu,
- (k) **Kritik bölgeler:** İstanbul Boğazında Kanlıca-Vanıköy, 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 Müdürlüğünü,
- (n) **LNG:** Sıvılaştırılmış Doğal Gazı,
- (o) **LPG:** Sıvılaştırılmış Petrol Gazı,

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) **Yönetmelik:** 15/08/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'ni,
- (s) **Uzman:** Denizcilik Sörvey Mühendisi ile sörvey yapma yetkisine haiz ve üniversitelerin denizcilik ile ilgili bölümlerinden mezun olmuş Denizcilik Uzmanı ve Denizcilik Uzman Yardımcılarını,
- (ş) **Boğazlar:** İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını,
- (t) **Başkılavuz kaptan:** KEGM tarafından başkılavuz kaptan olarak görevlendirilen kılavuz kaptanları, 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 bilgisi 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, Yönetmeliğin 6 ncı maddesinde belirtilen teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin Boğaz geçişleri; liman başkanlıkları uzmanları tarafından veya klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin Boğaz geçişine engel bir durum olmadığının 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 klas kuruluşu, uğraksız geçiş yapan gemiye ise, diğer boğaz liman başkanlığı uzmanları veya klas kuruluşu tarafından durum tespiti yaptırılır. Boğaz içinde arıza yapıp, sörvey amacıyla Marmara Denizi demir sahalarına gönderilen gemiler de aynı uygulamaya tabidir.
- (3) Yönetmeliğin 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi ile aynı fıkranın (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 geminin geçiş şartları Komisyonca belirlenir.
- (4) Yönetmeliğin 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinin 5 inci alt bendi kapsamındaki köprüüstü teçhizatlarından Otomatik Tanımlama Sistemi, Sefer Veri Kaydedici ve Parakete cihazlarının arızalarının tespiti ve gemi tarafından bildirimi hallerinde Komisyon kurulmadan yalnız kılavuz kaptan olarak, (b) bendinin diğer alt bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlarda ise Komisyon kurulmadan kılavuz kaptan ve/veya uygun tonajda Römorkör/Römorkörler olarak, TBGTH Merkezince ve ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde geminin geçişi sağlanır.

HİZMETE ÖZEL

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;

1) Tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler,

2) Toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler,

3) Boylarına bakılmaksızın Boğaz geçişi yaptırılmak istenen platform, yüzer havuz vb. su araçları, acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında;

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 müracaatlarını 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 10 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 müracaatlarını 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 müracaatlarını 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 ticaret gemilerine ilişkin bilgiler, Seyir Planı-1 in alınmasını veya konu hakkında bilgi edinilmesini müteakip ivedilikle İdareye bildirilecektir.

(3) Türk Boğazlarından yapılacak yedekli geçişler;

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

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

c) 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.

HİZMETE ÖZEL

4) İdare tarafından aksi talimatlandırılmadıkça, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından 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 toplam çeki gücü en az 30 ton olan römorkör(ler),
- c) 150-200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45ton olan römorkör(ler),
- ç) 200 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 60 ton olan römorkör(ler),
- d) 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 seyir, can, mal ve çevre 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 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında belirtilen koşullara göre römorkör/römorkörler eşliğinde İstanbul/Çanakkale Boğazına 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 yardımcı 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 arttırılabilir.

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 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.

(e) Hem fuel oil / diesel oil hem de LNG’yi yakıt olarak kullanabilen çift yakıtlı (dual powered) gemiler, üzerlerinde yakıt olarak taşıdıkları LNG miktarını SP-1 raporlarında bildirecekler ve Boğaz geçişlerini kılavuz kaptanlı ve bu Talimatın 14 üncü maddesi hükümleri gereği alacakları römorkör refakatine 30 ton eklenerek yapacaklardır. 14 üncü maddede tanımlanmayan gemiler ise Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptanlı ve en az 30 ton çekme gücü olan römorkör refakati alarak yapacaklardır.

HİZMETE ÖZEL

(2) LPG gemileri;

a) Tam boyları 150 metre ve üzerindekiiler İstanbul Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde; tam boyları 150 metre ve üzerinde olup LPG taşıyan LPG gemileri Çanakkale Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde; tam boyları 150-200 metre arasında olup LPG taşımayan LPG gemileri Çanakkale Boğaz geçişlerini gündüz/gece kılavuz kaptanlı gerçekleştirirler.

b) Römorkör refakatine tabi gemilere ilişkin olarak; tam boyları 150-200 metre arasında olan LPG gemileri Boğaz geçişlerini 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 arttırılabilir.

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

(1) Yönetmeliğin 27 nci maddesinde belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, İdare tarafından geçişleri uygun görülen bu tip gemilerin Türk Boğazlarından geçişleri, TBGTH Merkezleri tarafından gündüz periyodunda, tek yönlü trafik, kılavuz kaptanlı olarak yaparlar.

(2) 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.

(3) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkör/römorkörlerin toplam çeki gücü arttırılabilir.

Madde 10- Yerel Deniz Trafığı:

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

Madde 11- Türk Boğazlarında Rapor Sistemi (TÜBRAP):

(1) Türk Boğazlarından geçmek isteyen gemiler

a) Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce (Yönetmeliğin 7 nci maddesinin 1 inci fıkrası),

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 (Yönetmeliğin 26 ncı maddesinin 1 inci fıkrası),

c) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 72 saat önce (Yönetmeliğin 26 ncı maddesinin 2 nci fıkrası),

ç) Marmara Denizi limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler ise kalkışlarından en az 6 saat önce (Yönetmeliğin 7 nci maddesinin 1 inci fıkrası),

Kaptanları, donatanları ya da İdare tarafından yetkilendirilmiş acenteleri, Ek-l'deki SP-1 Raporunu ve gemi kaptanı tarafından doldurulan Ek-3'deki Kontrol Listesini ilgili TBGTH Merkezine bildireceklerdir. Geçiş yapan gemilerin P&I sigortası olduğundan ve söz konusu sigorta poliçesinin geçerli olduğunun doğruluğundan gemi acenteleri 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;

HİZMETE ÖZEL

- a) Herhangi bir kaza neticesinde 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 çekileni de kapsayan P&I poliçesini ibraz etmekle mükelleftir.
- (3) Yedek çeken gemilerin yedeklerinde çekilene P&I sigortası yapılamadığı durumlarda, çekenin P&I sigortası çekileni 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;
- 1) Geminin SP-2 temasında beyan etmiş olduğu hız akıntıya göre 4 mil/saatin 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 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) ile yapılır.
- 2) Boğazlarda seyir halindeyken akıntıya göre gemi hızı 4 mil/saatin altına düştüğünde, gemiye kılavuz kaptan ve bu Talimatın “Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları” başlıklı 6 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında 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 olduğunda;
- 1) Manevra hızı en az 10 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini yapabilirler.
- 2) Manevra hızı 10 mil/saatin altında olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza alınmayacaktır. Manevra hızı 10 mil/saatin altında olan diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu Talimatın “Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları” başlıklı 6 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında 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 olduğunda;
- 1) Akıntı şiddeti 6 mil/saatin altına düşene kadar 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.

HİZMETE ÖZEL

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

4) Manevra hızı 12 mil/saatin 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 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında 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/saatin 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.

e) Yönetmeliğin 14 üncü maddesinde belirtilen hız konusunda; Türk Boğazlarının oşinografik yapısı ve akıntı rejimi ile Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin (COLREG 72) 6 ncı Kuralındaki “emniyetli hız” düzenlemesinin beraber değerlendirilmesi ile aynı zamanda görüş durumu, trafik yoğunluğu, geminin manevra yeteneği, rüzgâr, akıntı, geminin su çekimi gibi emniyetli seyri etkileyecek değişken durumlar da göz önünde bulundurularak, gemilere verilecek hız tavsiyesinin oluşturulması ve geçiş yapan gemilerde kılavuz kaptan bulunması durumunda gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasındaki geleneksel diyaloga zarar vermemeye özen gösterilmek suretiyle geçiş yapan gemiler ile TBGTH Merkezinin karşılıklı mutabakatı sonrasında mevcut koşullara göre “emniyetli hız” belirlenip uygulanabilir. Özellikle Türk Boğazlarında hâkim olan akıntı yönünün Kuzey - Güney yönünde olduğu da dikkate alınarak, bu yönde seyir yapan gemilere dümen dinleme hızına ulaşmaları yönünde TBGTH Merkezi tarafından tavsiyede bulunulur.

Madde 14- Türk Boğazlarında Gemilerin Geçiş Kuralları:

(1) İstanbul Boğazı İçin;

a) Tam boyu 200 metre ve üzerindeki tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç) boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,

b)Tüm yedekli gemilerin boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,

c) İlave geçiş şartlarına tabi gemilerin boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,

ç) 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 gemilere; boğaz geçişlerini kılavuz kaptan ve bu Talimatın “Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları” başlıklı 6 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

(2) Çanakkale Boğazı İçin;

a) 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 gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner ile IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro gemileri hariç) hiçbir gemi Boğazdan içeri alınmaz.

b) 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.

HİZMETE ÖZEL

c) Tam boyları 250 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 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir. Bu gemiler Boğaz geçişlerini gündüz periyodunda yapacaklardır.

ç) 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.

d) 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.

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

(1) İstanbul Boğazı;

a) Tehlikeli yük taşıyan gemiler, ilave geçiş şartlarına tabi gemiler veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; kılavuz kaptanlık üzere yolcu, Ro-Ro Yolcu Gemisi ve canlı hayvan taşıyan gemiler karşı yönden Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede manevra güclüğü çeken veya riskli görülen gemilerle karşılaştırılmazlar.

b) Akıntı ve görüş şartları nedeniyle Boğaz trafiğinin tek veya çift yönlü olarak askıya alındığı durumlarda TBGTH Merkezi tarafından uygun görüldüğü takdirde, yolcu, Ro-Ro Yolcu Gemisi ve yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler kılavuz kaptanlık ve bu Talimatın “Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları” başlıklı 6 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) refakatinde karşı yönden Boğaza alınabilirler.

c) Gemilerin Boğaz geçişlerinin planlanması aşamasında; yolcu gemileri, Ro-Ro Yolcu gemilere ve yüklü canlı hayvan taşıyan gemilere kılavuz kaptan almak kaydıyla Boğaz geçiş önceliği verilebilir.

(2) Çanakkale Boğazı;

a) 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 Ro-Ro Yolcu gemileri ile IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri kılavuz kaptanlık ve kontrollü olarak karşı yönden Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

b) 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 kaptanlık ve gerektiğinde bu Talimatın “Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları” başlıklı 6 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) refakatinde karşı yönden Boğaza alınabilirler.

c) Yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler, IMDG Kod 1 taşımayan 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, acente ile buluşma mevkilerinde değişiklik dâhil gerekli gördüğü her türlü tedbiri alabilir.

(2) TBGTH Merkezlerince; akıntı, görüş şartları, tek yönlü trafik, yerel trafik veya diğer nedenlere bağlı olarak oluşan risklerin değerlendirmesine göre gemi geçiş planlaması yapılır

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 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 Yönetmeliğin 16 ncı maddesi aşağıdaki şekilde uygulanır.

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 tahliye botu ile yeterli sayıda ve güçte römorkör gönderir. AAKKM'ye, liman başkanlığına ve ilgili tüm birimlere ivedilikle bilgi verir.

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

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

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

5) Deniz trafiğini tehlikeye düşürecek mevkide bulunan geminin resen emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Ancak, arıza nedeniyle trafik ayırım 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 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında belirtilen koşullara göre römorkör(ler) bulundurabilir.

6) 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.

7) Geminin Marmara Denizinde trafik ayırım 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 ayırım 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 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında 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 bu Talimatın 5 inci maddesinin 1 inci fıkrası uygulanır.

b) Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar:

- 1) Olayın meydana geldiği bölgede seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasını sağlar.
- 2) 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.
- 3) 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 klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin geçişine engel bir durum olmadığının tespiti durumunda, Yönetmeliğin 16 ncı maddesine dayanarak, kılavuz kaptanlı 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.
- 4) 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.
- 5) İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Yönetmelikte belirtilen demir alanlarında; çatma, karaya oturma, yangın ile kıyıya temas 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.
- 6) 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;

- 1) Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridine temasın meydana gelmesi veya Yönetmeliğin 6 ncı ve bu Talimatın 5 inci maddesinde belirtilen teknik yeterlilikleri ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler derhal ilgili TBGTH Merkezine bilgi verecektir.
- 2) Kimyasal madde kullanılmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesi ve can emniyetinin teminine yönelik alınacak tedbirler hariç, gemiler; kurtulma çalışmaları, balast operasyonu, yük tahliyesi/transferi, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler yapamazlar.
- 3) 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

HİZMETE ÖZEL

faaliyetin bir parçası olması ve gerekli diğer işlemlerin daha sonra ikmal edilmesi kaydıyla, kazazede gemi liman başkanlığının bilgisi dâhilinde ilgili TBGTH Merkezinin koordinesinde daha korunaklı bölgeye veya tamir bölgesine götürülebilir.

Madde 19 – Kılavuz Kaptan Alma-Bırakma yerleri

(1) İdare, Yönetmeliğin 38 nci maddesinin 2 nci fıkrasında yer alan yetkisini ilgili liman başkanlıklarının gözetiminde TBGTH Merkezleri ve Başkılavuz Kaptanlıklar vasıtasıyla yürütür. Kötü hava koşullarında bu yerler Boğaz içine çekildiği zaman, durum vardiyadaki Başkılavuz kaptan tarafından ilgili Liman Başkanlığına bildirilir. Bu düzenlemenin yapılamadığı acil durum ve/veya ani ortaya çıkan kötü hava ve/veya ağır deniz koşulları veya benzeri mücbir nedenlerle, bu amaçla belirlenmiş mevkilerde kılavuz kaptanın gemiye alınması veya bırakılması mümkün veya emniyetli olmadığında, gemi kaptanı ve kılavuz kaptanın mutabakatıyla emniyetli ve uygun görülen mevkilerde kılavuz kaptan alınıp bırakılabilir.

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.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Son Hükümler

Madde 22- Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat:

(1) Bu Talimatın yayınlanması ile 01/08/2018 tarihli ve 59201 sayılı Bakanlık Oluru ile uygulamaya giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı" yürürlükten kaldırılmıştır.

Madde 23- Yürürlük:

(1) Bu Talimat Bakanlık Makamı'nın onayı tarihinden itibaren yürürlüğe girer.

Madde 24-Yürütme

(1) Bu Talimat hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.

Geçici Madde:

(1) Bu Talimatın 6 ncı maddenin 1 inci fıkrasının (c) bendinde Çanakkale Boğazı için belirlenen hava çekimi hükmü, inşaatın devamı aşamasından 1915 Çanakkale Köprüsü'nün tamamlanmasına kadar Çanakkale Liman Başkanlığınca belirlenerek Çanakkale TBGTH Merkezi tarafından ilgililere duyurulur.

SP1 RAPORU FORMU

A	GEMİ ADI Ship's Name	
	ÇAĞRI İŞARETİ Call Sign	
	BAYRAĞI Flag	
	IMO NO	
	MMSI NO	
B	TARİH VE ZAMAN (UTC) Date And Time (UTC)	
C	RAPORLAMA MEVKİSİ Reporting Position	
F	MAX. MANEVRA SÜRATİ Max. Manoeuvring Speed	
G	KALKIŞ LİMANI / ÜLKESİ Port Of Departure / Country	
H	TÜRK BOĞAZLARINA ETA (LT) ETA To Turkish Straits (LT)	
I	VARIŞ LİMANI / ÜLKESİ Port Of Destination / Country	
J	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ - İSTANBUL BOĞAZI Request Pilot - Istanbul Strait	
	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ - MARMARA DENİZİ Request Pilot - Marmara Sea	
	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ - ÇANAKKALE BOĞAZI Request Pilot - Canakkale Strait	
O	BAŞTA SU ÇEKİMİ / KIÇTA SU ÇEKİMİ (m) Fore Draft / Aft Draft (m)	
	AZAMI HAVA ÇEKİMİ (m) Air Draft (m)	
P	YÜK (YÜKÜN CİNSİ VE MİKTARI)* Cargo (Type And Quantity)*	
	TEHLİKELİ, ZARARLI VE KİRLİTİCİ YÜK Dangerous, Noxious And Pollutant Goods	
	SİLAH SEVKİYATI "SON KULLANICI SERTİFİKASI" TARİH/NO Weapon Shipment "End User Certificate" Date/Number	
Q	ARIZA / HASAR / YETERSİZLİK / DİĞER KISITLAYICI NEDENLER Defects/Damage/Deficiencies/Other Limitating Reasons	
T	GEMİNİN BOĞAZ ACENTESİ / TEMSİLCİSİNİN ADI Ship's Agent / Representantive	
	VERGİ NO'SU Tax No	
	GEMİ KAPTANININ ADI - SOYADI Name - Surname Of Master	
U	GEMİ TİPİ Ship Type	
	TAM BOY / TAM EN (m) LOA / Breadth (m)	
	GRT / NT (t)	
	TEK/ÇİFT CİDARLI Double Or Single Hull	
	GEMİNİN İNŞA YILI Construction Year Of Vessel	
W	GEMİDEKİ PERSONEL SAYISI / YOLCU SAYISI Number Of Crew / Number Of Passenger On Board	

HİZMETE ÖZEL

X	P&I KLÜP ADI / POLİÇE NO'SU / GEÇERLİLİK TARİHİ P&I Club Name / Policy Number / P&I Validity	
	CLC BUNKER-2001 SERTİFİKA NO / GEÇERLİLİK TARİHİ** CLC BUNKER 2001 Certificate Number / Validity **	
	CLC-92 SERTİFİKA NO / GEÇERLİLİK TARİHİ *** CLC 92 Certificate Number / Validity ***	
	SON PSC TARİHİ Last PSC Date	
	GEMİDEKİ YAĞ YAKIT MİKTARI F/O / LNG / D/O / L/O Bunker On Board	

* İhtiyaç duyulması halinde yükle ilgili daha detaylı bilgi istenebilecektir

** 1000GT üzeri tüm gemiler

*** 2000 tondan fazla petrol veya türevi yükü taşıyan tüm gemiler

* In case it's needed, more detailed information about cargo onboard may be requested.

** All Vessels over 1000 GT

*** Ship carrying more than 2000 tons of oil (means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil), in bulk as cargo

SÖRVEY RAPORU / SURVEY REPORT

1	GEMİNİN ADI/ÇAGRI 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)	9	KAPTANIN ADI (Master's Name)		
10	DWT:	11	TPC: (Ton per cm):	12	KLAS KURULUŞU (Classification society)		
13	MÜRETTEBAT ADEDİ (Number of crew)	14	YOLCU ADEDİ (Number of passengers)	15	TEKNE SİGORTASI (Where&bywhom insured)		
16	KALKIŞ LİMANI (Departure Port)			17	KALKIŞ LİMANINDAKİ DENİZ SUYU YOĞUNLUĞU (Sea density at departure port)		
18	VARIŞ LİMANI (Destination Port)			19	GEMİDE MEVCUT YÜKÜN MİKTARI VE CİNSİ (Kind and quantity of Cargo on board)		
20	GEMİDEKİ MEVCUT SU, YAKIT VE YAĞ MİKTARI (Bunkers on board)						
	F.W:	F.O:		21	BALAST MİKTARI (Total Ballast On board)		
	D.O:	L.O:					
22	OLAY MEVKİSİ (Exact position of stranding)			23	GEMİNİN SU ALIP ALMADIĞI, GEMİ POMPALARININ GİREN 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)	BAŞ VASAT KIÇ	İSKELE (Port) SANCAK (Starboard)	28	GEMİDE MEYİL OLUP OLMADIĞI / VARSA MİKTARI (Listing if any / amount) KAZADAN ÖNCE Before the casualtv KAZADAN SONRA After the casualtv		
30	GEMİNİN OTURDUKTAN SONRA ÇEKTİĞİ SU (Drafts after stranding)	BAŞ VASAT KIÇ	İSKELE (Port) SANCAK (Starboard)	29	OLAY ANINDAKİ VE ŞU ANA KADARKİ HAVANIN DURUMU (Weather at time of stranding and up to the present time)		
31	ŞU ANA KADAR BOŞALTIM OLUP OLMADIĞI / OLDU İSE MİKTARI (Whether any discharge operation carried out up to now / amount of discharging)			32	KAZA KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİ Evet / Hayır (Oil Pollution observed from casualtv. Yes/No)		

GEMİ KAPTANI
(Master)LİMAN BAŞKANI ADINA
(On Behalf of Harbour Master)

HİZMETE ÖZEL

Kaptan Beyanı

KAPTANIN DİKKATİNE

Herhangi bir kaza, 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/transferi, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler) kesinlikle yapılmaz ve ilgili TBGTH Merkezinin tavsiye/talimatı 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/advices.

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 coasts are collected or guaranteed.

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

**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?			
Irgat 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 savloları 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 kışık 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 kaza 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.*