

# TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ VE YENİ YÖNETMELİK UYGULAMA TALİMATI KARŞILAŞTIRMA TABLOSU

## ESKİ TÜZÜK UYGULAMA TALİMATI

## YENİ YÖNETMELİK UYGULAMA TALİMATI

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ UYGULAMA TALİMATI	TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA TALİMATI
<p>BİRİNCİ BÖLÜM Amaç ve Tanımlar</p> <p><b>Madde 1- Amaç:</b> (1) Bu Uygulama Talimatı, seyir emniyeti ile can, mal ve çevre güvenliğini arttırmak amacıyla Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün uygulanmasında açıklayıcı bir rehber olarak hazırlanmıştır.</p> <p><b>Madde 2- Tanımlar:</b> (1) Bu Uygulama Talimatı'nda geçen;</p> <p>(a) Bakanlık : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,</p> <p>(b) AAKKM : Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi'ni,</p> <p>(c) IMDG Kod : Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu'nu,</p>	<p>BİRİNCİ BÖLÜM Amaç ve Tanımlar</p> <p><b>Madde 1-Amaç:</b> (1) Bu Uygulama Talimatı, seyir emniyeti ile can, mal, <b>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</b> uygulanmasında açıklayıcı bir rehber olarak hazırlanmıştır.</p> <p><b>Madde 2- Tanımlar:</b> (1) Bu Uygulama Talimatında geçen;</p> <p>(a) <b>Bakanlık:</b> Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,</p> <p>(b) <b>AAKKM:</b> Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi'ni,</p> <p>(c) <b>IMDG Kod:</b> Uluslararası <b>Denizcilik</b> Tehlikeli Yükler Kodu'nu,</p> <p>(ç) <b>IMO</b> : Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü,</p>

(ç) IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü,

(d) İdare : Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nü,

(e) Deniz kazası : Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve ölüm, yaralanma, kaybolma, batma, maddi hasara uğrama, karaya oturma/kıyı şeridinde temas, kıyı veya açık deniz yapısına veya başka bir gemiye çätma veya başka bir gemiyle çatışma, gemilerin uğradıkları hasardan kaynaklanan ciddi çevre kirliliği oluşması veya ciddi çevre kirliliği ihtimalinin ortaya çıkması ile sonuçlanan bir olay veya olaylar silsilesini,

(f) Deniz olayı : Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve geminin, gemi üzerindeki insanların veya diğer kişilerin emniyetini veya çevreyi tehlike altına sokan veya düzeltilmemesi halinde tehlikeye sokabilecek olan ve deniz kazası dışında kalan olay veya olaylar silsilesini,

(g) Askeri gemi : Bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiiyetindeki askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan gemiyi,

(ğ) Kıyı şeridi : Deniz kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını,

(h) Hayvan taşıyan gemiler: Canlı hayvan taşımak amacıyla dizayn edilmiş ve buna göre belgelendirilmiş canlı hayvan taşıyan gemiyi,

(ı) Su aracı : Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapıyı,

(d) İdare : Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nü,

(e) **Deniz kazası:** Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve ölüm, yaralanma, kaybolma, batma, maddi hasara uğrama, karaya oturma/kıyı şeridinde temas, kıyı veya açık deniz yapısına veya başka bir gemiye çätma 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'sinde 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,

<p>(i) Yetkilendirilmiş klas kuruluşu; İdare tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşunu,</p> <p>(j) Komisyon : İlgili liman başkanının başkanlığında, liman başkanlığından en az bir Uzman, Kılavuzluk teşkilatından bir Baş Kılavuz Kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir Baş Operatör 'den oluşan ve ilave geçiş şartlarına tabi gemilerin Boğazlardan geçiş şartlarını belirleyen Komisyonu,</p> <p>(k) Kritik bölgeler: İstanbul Boğazında Kanlıca-Vaniköy, Çanakkale Boğazında Nara-Kilitbahir Burnu ve Gelibolu Karakova Burnu arasındaki bölgeleri,</p> <p>(l) Liman Başkanlığı: Türk Boğazları Bölgesinde yer alan ve mevzuat ile kurulmuş her bir liman başkanlığını,</p> <p>(m) KEGM : Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünü,</p> <p>(n) LNG : Sıvılaştırılmış Doğalgazı,</p> <p>(o) LPG : Sıvılaştırılmış Petrol Gazını,</p> <p>(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> <p>(p) TBGTH : Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni,</p>	<p>(i) <b>Yetkilendirilmiş klas kuruluşu:</b> 18/01/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği kapsamında Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşunu,</p> <p>(j) <b>Komisyon:</b> İlgili liman başkanının başkanlığında, liman başkanlığından en az bir uzman, kılavuzluk teşkilatından bir baş kılavuz kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir deniz trafik baş operatöründen oluşan ve ilave geçiş şartlarına tabi gemilerin Boğazlardan geçiş şartlarını belirleyen Komisyonu,</p> <p>(k) Kritik bölgeler: İstanbul Boğazında Kanlıca-Vaniköy, Çanakkale Boğazında Nara-Kilitbahir Burnu ve Gelibolu Karakova Burnu arasındaki bölgeleri,</p> <p>(l) Liman Başkanlığı: Türk Boğazları Bölgesinde yer alan ve mevzuat ile kurulmuş her bir liman başkanlığını,</p> <p>(m) KEGM : Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünü,</p> <p>(n) <b>LNG:</b> Sıvılaştırılmış Doğal Gazı,</p> <p>(o) <b>LPG:</b> Sıvılaştırılmış Petrol Gazı,</p> <p>(ö) <b>Tehlikeli yük taşıyan gemi:</b> 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> <p>(p) <b>TBGTH:</b> Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni,</p>
--	--

(r) Tüzük : Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nü,

(s) Uzman : Denizcilik Sörvey Mühendisi ile sörvey yapma yetkisine haiz ve üniversitelerin denizcilik ile ilgili bölümlerinden mezun olmuş Denizcilik Uzmanı ve Denizcilik Uzman Yardımcılarını, ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Kurallar

#### Madde 3- Uğraksız Geçişlerin Bozulmadığı Durumlar:

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

#### Madde 4- Yetişen Gemi:

(1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, Önde giden yavaş gemiyi geçme zorunluluğunda olan bir gemi, böyle bir geçişi ilgili TBGTH Merkezinin onayı ve talimatı doğrultusunda gerçekleştirir.

(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, Tüzüğün 5 inci maddesinde belirtilen teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin Boğaz geçişleri; liman başkanlıkları uzmanları tarafından veya İdare tarafından yetkilendirilmiş 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 yetkilendirilmiş klas kuruluşu tarafından durum tespiti yaptırılır.

(3) Tüzüğün 5'inci maddesinin (a) fıkrası ile (b) fıkrasının 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12 ve 13. bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlarda geminin geçiş şartları Komisyonca belirlenir.

(4) Tüzüğün 5'inci maddesinin (b) fıkrasının diğer bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerinin kaybedildiği durumlarda, Komisyon kurulmadan, kılavuz kaptan olarak ve ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde geminin geçişi sağlanır.

(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 İdare tarafından yetkilendirilmiş 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 yetkilendirilmiş klas kuruluşu, **uğraksız geçiş yapan gemiye ise, diğer boğaz liman başkanlığı uzmanları veya yetkilendirilmiş 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 (Köprü üstü 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 diğer alt bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlarda, Komisyon kurulmadan da, **kılavuz kaptan ve/veya uygun tonajda Römorkör/Römorkörler olarak, TBGTH Merkezince ve ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde** geminin geçişi sağlanır.

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

(I) Emniyetli Boğaz geçişi için ilave kurallara tabi olacak gemi/yedekli (iterek, çekerek, bordasında) geçişleri;

a) Türk Boğazlarından geçiş yapacak;

i) Tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler,

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

iii\* 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.

**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

<p>(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 Merkezî tarafından tespit edilerek, ilgili liman başkanlıkları ve gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirilir.</p> <p>(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.</p> <p>2) Üzerinde yük olarak askeri gemi taşıyan ticari gemiler, Türk Boğazları geçişlerini askeri gemi statüsünde yapacaklardır.</p> <p>3) Türk Boğazlarından yapılacak yedekli geçişler;</p> <p>i) Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Türk Boğazları Bölgesi Trafik Ayırım Düzeni içerisinde geçirilmez.</p>	<p>iznine tabidir.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>(2) <b>Üzerinde yük olarak askeri gemi taşıyan ticaret gemilerine ilişkin bilgiler, Seyir Planı-1 in alınmasını veya konu hakkında bilgi edinilmesini müteakip ivedilikle İdareye bildirilecektir.</b></p> <p>(3) Türk Boğazlarından yapılacak yedekli geçişler;</p> <p>a) Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Türk Boğazları Bölgesi Trafik Ayırım Düzeni içerisinde geçirilmez.</p> <p>b) Tüm yedekli geçişler İstanbul ve Çanakkale Boğazından gündüz</p>
---	---

<p><i>ii)</i> Tüm yedekli geçişler İstanbul ve Çanakkale Boğazından gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı olarak yapılacaktır.</p> <p><i>iii)</i> 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.</p> <p>4) İdare tarafından aksi talimatlandırılmadıkça, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından yedekli geçişlerde refakat römorkörü tahsis durumu aşağıdaki gibi olacaktır:</p> <p>Toplam yedek boyu;</p> <p><i>i)</i> 100 metreden az olanlar için çeki gücü en az 20 ton olan bir römorkör,</p> <p><i>ii)</i> 100 - 150 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 30 ton olan römorkör(ler),</p> <p><i>iii)</i> 150-200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45ton olan römorkör(ler),</p> <p><i>i)</i> 200 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 60 ton olan römorkör(ler),</p> <p><i>ii)</i> 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.</p>	<p>periyodunda ve kılavuz kaptanlı olarak yapılacaktır.</p> <p>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.</p> <p>4) İdare tarafından aksi talimatlandırılmadıkça, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından yedekli geçişlerde refakat römorkörü tahsis durumu aşağıdaki gibi olacaktır:</p> <p>Toplam yedek boyu;</p> <p>a)100 metreden az olanlar için çeki gücü en az 20 ton olan bir römorkör,</p> <p>b)100 - 150 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 30 ton olan römorkör(ler),</p> <p>c) 150-200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45ton olan römorkör(ler),</p> <p>ç) 200 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 60 ton olan römorkör(ler),</p> <p>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.</p>
---	--



**Madde 7- Risk Altındaki Gemiler:**

- (1) İdare adına TBGTH Merkezlerinin, Türk Boğazlarında kurulmuş olan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan veriler doğrultusunda akıntı, görüş şartları ile tek yönlü trafik organizasyonu veya diğer nedenlerden dolayı İstanbul veya Çanakkale Boğazı trafiğini tek yönden ya da her iki yönden geçici olarak askıya aldığı durumlarda;
- a) İlgili TBGTH Merkezi kötü hava şartları veya mücbir sebepler nedeniyle can ve mal emniyeti açısından risk altındaki gemileri, ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde kılavuz kaptan ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre römorkör(ler) eşliğinde İstanbul/Çanakkale Boğazına alabilir.
- b) Kılavuz kaptan ve/veya römorkör hizmetinin Tüzükte belirtilen mevkilerde verilemediği durumlarda, bu gemiler, hizmetlerin emniyetli verilebileceği mevkie kadar, TBGTH Merkezleri tarafından verilecek seyir yardımı hizmeti, bilgi, uyarı ve tavsiyeleri dikkate almaları ve verilecek talimatlara uymaları koşuluyla İstanbul/Çanakkale Boğazına alınabilirler.

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

- (1) Anlaşmalı ve tarifeli LNG gemileri;
- a) Boğaz geçişlerini gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olarak yapacaklardır.
- b) Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü/güçlerini beheri 60 tondan az olmamak kaydıyla, toplam 150 ton olan römorkör/römorkörler refakatinde yapacak ve Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır.

**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 mevkie kadar, TBGTH Merkezleri tarafından verilecek seyir yardımı hizmeti, bilgi, uyarı ve tavsiyeleri dikkate almaları ve verilecek talimatlara uymaları koşuluyla İstanbul/Çanakkale Boğazına alınabilirler.

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

- (1) Anlaşmalı ve tarifeli LNG gemileri;
- a) Boğaz geçişlerini gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olarak yapacaklardır.
- b) Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü/güçlerini beheri 60 tondan az olmamak kaydıyla, toplam 150 ton olan römorkör/römorkörler refakatinde yapacak ve Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır.

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

(ç) LNG gemilerinin İstanbul Boğazından geçişlerinde İdarenin izni aranır ve uygun görülmesi halinde İdarece belirlenen geçiş koşulları uygulanır.

(d) İstanbul Boğazında, sadece yolcu gemileri, Çanakkale Boğazında ise yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan gemileri, IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri, kılavuz kaptanlı ve karşı yönden kontrollü olarak Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar,

(2) LPG gemileri;

(a) Tam boyları 150 metre ve üzerindeki Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde gerçekleştirirler.

(b) 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 artırılabilir.

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

ç) LNG gemilerinin İstanbul Boğazından geçişlerinde İdarenin izni aranır ve uygun görülmesi halinde İdarece belirlenen geçiş koşulları uygulanır.

d) İstanbul Boğazında, sadece yolcu gemileri, Çanakkale Boğazında ise yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan gemileri, IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri, kılavuz kaptanlı ve karşı yönden kontrollü olarak Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

(2) LPG gemileri;

a) Tam boyları 150 metre ve üzerindeki 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 artırılabilir.

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

- (1) Tüzükte belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, İdare tarafından geçişleri uygun görülen bu tip gemilerin Türk Boğazlarından 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 artırılabilir.

**Madde 10- Yerel Deniz Trafiği:**

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

**Madde 11- Türk Boğazlarında Rapor Sistemi (TÜBRAP):**

- (1) Türk Boğazlarından geçmek isteyen;
  - (a) Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce,
  - (b) Boyları 200 den 300 metreye kadar ya da su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce,
  - (c) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 72 saat önce,
  - (ç) Marmara Denizi limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler ise kalkışlarından en az 6 saat önce;

**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 artırılabilir.

**Madde 10- Yerel Deniz Trafiği:**

- (1) Yerel deniz trafiğine ait gemiler, buldukları bölge için yayınlanmış "Yerel Deniz Trafiği 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 nci maddesinin 1 inci fıkrası**),
  - c) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 72 saat önce (**Yönetmeliğin 26 nci 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**

<p>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&amp;I sigortası olduğundan ve söz konusu sigorta poliçesinin geçerli olduğunun doğruluğundan gemi acenteleri sorumludur.</p> <p>(2) Gemilerin SP-1 raporlarında beyan edilen İstanbul/Çanakkale Boğazlarına varış saatlerinde 2 saati aşacak bir gecikme olması durumunda, bu husus TBGTH Merkezlerine bildirilecektir.</p> <p><b>Madde 12- P&amp;I Sigortası:</b></p> <p>(1) Türk Boğazlarından geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 300 GT ve Üzeri gemiler ile yedek çeken gemiler;</p> <p>(a) Herhangi bir kaza durumunda gemilerin kurtarılması, varsa batığın çıkartılması, gemi enkazlarının kaza yerinden kaldırılmasıyla ilgili masraflarını,</p> <p>(b) Verilen hizmet bedellerini,</p> <p>(c) Çevreye verilen zararların tazminini,</p> <p>(ç) Liman, iskele, rıhtım, dalgakıran veya kıyıdaki yapılar dâhil herhangi bir başka cisme çarpması sonucu verilen hasarlar ile ilgili zararların tazminini,</p> <p>( d ) Gem jadamları dışındaki üçüncü şahısların ölümü veya yaralanmalarıyla ilgili tazminatları, kapsayan P&amp;I poliçesine sahip olacaklardır.</p> <p>(2)Yedek çeken gemiler yedeklerinde çekileni de kapsayan P&amp;I poliçesini ibraz</p>	<p style="text-align: center;"><b>7 nci maddesinin 1 inci fıkrası),</b></p> <p>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&amp;I sigortası olduğundan ve söz konusu sigorta poliçesinin geçerli olduğunun doğruluğundan gemi acenteleri sorumludur.</p> <p>(2) Gemilerin SP-1 raporlarında beyan edilen İstanbul/Çanakkale Boğazlarına varış saatlerinde 2 saati aşacak bir gecikme olması durumunda, bu husus TBGTH Merkezlerine bildirilecektir.</p> <p><b>Madde 12- P&amp;I Sigortası:</b></p> <p>(1) Türk Boğazlarından geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 300 GT ve Üzeri gemiler ile yedek çeken gemiler;</p> <p>(a) Herhangi bir kaza durumunda gemilerin kurtarılması, varsa batığın çıkartılması, gemi enkazlarının kaza yerinden kaldırılmasıyla ilgili masraflarını,</p> <p>b)Verilen hizmet bedellerini,</p> <p>c) Çevreye verilen zararların tazminini,</p> <p>ç) Liman, iskele, rıhtım, dalgakıran veya kıyıdaki yapılar dâhil herhangi bir başka cisme çarpması sonucu verilen hasarlar ile ilgili zararların tazminini,</p> <p>d) Gemi adamları dışındaki üçüncü şahısların ölümü veya yaralanmalarıyla ilgili tazminatları, kapsayan P&amp;I poliçesine sahip olacaklardır.</p> <p>(2)Yedek çeken gemiler yedeklerinde çekileni de kapsayan P&amp;I poliçesini ibraz</p>
---	--

etmekle mükelleftir.

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

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

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni ve Gemilerin Geçiş Kuralları

##### **Madde 13- Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni:**

(1) Türk Boğazlarında akıntı koşullarında deniz trafiğinin düzenlenmesi;

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

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

ii) 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 6/4 üncü maddesinde belirtilen

etmekle mükelleftir.

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

(4)Gemilerin P&I sigortasının geçerli olduğu acenteleri tarafından tespit edilerek SP-İ'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 kaptanı 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

koşullara göre uygun römorkör(ler) sevk edilir.

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

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

**ii)** Manevra hızı 10 mil/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 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.

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

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

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

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

**iv)** Manevra hızı 12 mil/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 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.

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 oluştuğunda;

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 oluştuğunda;

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 açık olan yöne yapabilirler.

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

(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.

**Madde 14- Türk Boğazlarında Gemilerin Geçiş Kuralları:**

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:**

**(a) İstanbul Boğazı İçin;**

- i) Tam boyu 200 metre ve üzerindeki tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemiler (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç),
- ii) Tüm yedekli gemiler,
- iii) İlave geçiş şartlarına tabi gemiler,
- iv) Tam boyları 250 metre üzeri (tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemiler hariç) ve/veya derin su çekimli gemiler,

Boğaz geçişlerini gündüz periyodunda yapacaklardır. Bu gemilerin Boğaz geçişlerini, kılavuz kaptan ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

**(b) Çanakkale Boğazı İçin;**

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

**(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.



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

iii) Tam boyları 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 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir. Bu gemiler Boğaz geçişlerini gündüz periyodunda yapacaklardır.

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

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

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

a) İstanbul Boğazı;

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.

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.

b) 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;

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

(3) 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 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) refakatinde karşı yönden Boğaza alınabilirler.

(4) 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.

b) Çanakkale Boğazı;

(1) Tehlikeli yük taşıyan gemiler, ilave geçiş şartlarına tabi gemiler veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler ve İMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro Yolcu gemileri ile İMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri kılavuz kaptanlı ve kontrollü olarak karşı yönden Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

(2) Akıntı ve görüş nedeniyle Boğaz trafiğinin tek veya çift yönlü olarak askıya alındığı durumlarda TBGTH Merkezi tarafından uygun görüldüğü takdirde, (1)

a) Tehlikeli yük taşıyan gemiler, ilave geçiş şartlarına tabi gemiler veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; kılavuz kaptanlı olmak üzere yolcu, Ro- Ro Yolcu Gemisi ve canlı hayvan taşıyan gemiler karşı yönden Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede manevra güçlüğü 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 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) 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 İMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro Yolcu gemileri ile İMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri kılavuz kaptanlı 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 kaptanlı ve gerektiğinde bu

numaralı bentte tanımlanmış olan gemiler kılavuz kaptanlı ve gerektiğinde bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) refakatinde karşı yönden Boğaza alınabilirler.

(3) 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 aşm birikmesi (özellikle yüklü Tehlikeli Yük Taşıyan gemiler) nedeniyle olası kaza veya sabotaj gibi beklenmedik olayların oluşmaması/tehlike yaratabilecek risklerin bertaraf edilmesi için TBGTH Merkezleri, seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak amacıyla liman başkanlığının bilgisi dâhilinde tek yönlü trafik uygulaması dâhil gerekli gördüğü her türlü tedbiri alabilir.

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

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 İdarece yetkilendirilmiş klas kuruluşlarınca yapılacak sörvey sonucuna istinaden Komisyonca belirlenecek ilave geçiş şartları ile sağlanır.

(2) Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma/kıyı şeridine temas, kaza ve arıza durumlarında Tüzüğü'nün 15'inci 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 tahlisiye botu ile yeterli sayıda ve güçte römorkör gönderir. AAKKM'ye, liman başkanlığına ve ilgili tüm birimlere ivedilikle bilgi verir.

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

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

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

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

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

(2) Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma/kıyı şeridine temas, kaza ve arıza durumlarında **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 tahlisiye 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.

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

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

v) Deniz trafiğini tehlikeye düşürecek mevkide bulunan geminin resen emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Ancak, arıza nedeniyle trafik 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 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre römorkör(ler) bulundurulabilir.

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

vi) 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

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) bulundurulabilir.

6) Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridinde 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

oluşturması durumu değerlendirilerek gerekirse bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirlenen koşullara göre iörmör(ler) gönderir ve geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar. İlgili liman başkanlığına bilgi verir. Gemi Boğazdan geçiş yapacaksa geçişi kılavuz kaptanla yaptırılır. TBGTH Merkezi tarafından emniyetli bir demir yerine sevk edilen gemiler için Madde 5/1 uygulanır.

**(b) Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar:**

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

iii) Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridinde 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.

İii ) 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, draftma, 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 idare tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin geçişine engel bir durum olmadığı tespit edildiğinde, Tüzüğün 15 inci maddesine dayanarak, kılavuz kaptanlığı olarak ve gerek görüldüğü takdirde, römörör 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.

değerlendirilerek gerekirse bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6 ncı maddesinin 4 üncü fıkrasında belirtilen koşullara göre römörör(ler) gönderir ve geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar. İlgili liman başkanlığına bilgi verir. Gemi Boğazdan geçiş yapacaksa geçişi kılavuz kaptanla yaptırılır. TBGTH Merkezi tarafından emniyetli bir demir yerine sevk edilen gemiler için Madde 5/1 uygulanır.

**b) Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar:**

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

2) Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridinde 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 İdare tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin geçişine engel bir durum olmadığı tespit edildiğinde, Yönetmeliğin 16 ncı maddesine dayanarak, kılavuz kaptanlığı olarak ve gerek görüldüğü takdirde, römörör refakatinde Boğazdan geçişine devam etmesi için izin verilir. Bu süre

iv) İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişlerine 2 mil mesafe dışında kalan alanda meydana gelen, kaza veya karaya oturma/kıyı şeridinde 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 imkanları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan ve/veya römorkör(ler) ile yapılmasını sağlar.

v) İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Tüzükte belirtilen demir alanlarında; çatma, 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.

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

**(d) Gemi Tarafından Yapılacaklar;**

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 şeridinde 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;**

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

*iii)* 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.

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

#### **Madde 18- Kurtarma Yardım Hizmetleri;**

(1) Kaza, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumlarında seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla, gemi ve gemi personeline kurtarma yardım hizmeti sağlamak için hızlı ve etkin bir şekilde müdahale edilir.

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

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 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.



KALDIRILMIŞTIR.

**Madde 19- Acente İle Buluşma Yerleri;**

(1) İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acente ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, TBGTH Merkezinden İzin alınarak, kendi trafik ayırım düzenlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

- (a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Ataköy Marinadan geçen boylamın batısında,
- (b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde, acente teması yapabilirler.

**Madde 20- Köprü Ayakları;**

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

**Madde 21- İdari Yaptırım**

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

**Geçici madde**

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

**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.

**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.

**BEŞİNCİ BÖLÜM**  
**Son Hükümler**

**Madde 22- Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat:**

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

**Madde 23- Yürürlük:**

(1) Bu Talimat onaylanmasını müteakip yürürlüğe girer.

**Madde 24- Yürütme**

(1) Bu Talimat Hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yürütür.

**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 Makam'nın onayı tarihinden itibaren yürürlüğe girer.

**Madde 24-Yürütme**

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