



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ BİRİNCİ BÖLÜM Başlangıç Hükümleri

Amaç ve dayanak

MADDE 1- (1) Bu Yönerge, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini arttırmak amacıyla hazırlanan ve 15/8/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği’ hükümlerinin uygulanmasına yönelik usul ve esasları belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

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

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 2- (1) Bu Yönergede geçen;

- AAKKM: Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezini,
- Askeri gemi: Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin “Savaş Gemileri” başlıklı Kısım-II’inde yazılı olan gemileri,
- Bakanlık: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,
- Başkılavuz kaptan: Başkılavuz kaptan olarak görevlendirilen kılavuz kaptanları,
- Boğazlar: İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını,
- Boğaz geçişi: Yönetmeliğin 38 inci ve 46 ncı maddeleri ile belirlenmiş olan İstanbul Boğazı kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri ile Çanakkale Boğazı kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri arasında yapılan Boğaz seyrini,
- Bölge liman başkanlığı: Bakanlık taşra birimi olan bölge liman başkanlıklarını,
- 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

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ BİRİNCİ BÖLÜM Başlangıç Hükümleri

Amaç ve dayanak

MADDE 1- (1) Bu Yönerge, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini arttırmak amacıyla hazırlanan ve 15/8/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği’ hükümlerinin uygulanmasına yönelik usul ve esasları belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

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

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 2- (1) Bu Yönergede geçen;

- AAKKM: Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezini,
- Askeri gemi: Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin “Savaş Gemileri” başlıklı Kısım-II’inde yazılı olan gemileri,
- Bakanlık: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,
- Başkılavuz kaptan: Başkılavuz kaptan olarak görevlendirilen kılavuz kaptanları,
- Boğazlar: İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını,
- Boğaz geçişi: Yönetmeliğin 38 inci ve 46 ncı maddeleri ile belirlenmiş olan İstanbul Boğazı kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri ile Çanakkale Boğazı kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri arasında yapılan Boğaz seyrini,
- Bölge liman başkanlığı: Bakanlık taşra birimi olan bölge liman başkanlıklarını,
- 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



TÜRK BOGAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

çatışma, gemilerin uğradıkları hasardan kaynaklanan ciddi çevre kirliliği oluşması veya ciddi çevre kirliliği ihtimalinin ortaya çıkması ile sonuçlanan bir olay veya olaylar silsilesini,

ğ) 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,

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

ı) IMDG Kod: Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu'nu

i) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,

j) İdare: Denizcilik Genel Müdürlüğünü,

k) KEGM: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünü,

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

m) Klas kuruluşu: Türk Bayraklı gemiler için 18/01/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği"nde tanımlanan Yetkilendirilmiş Kuruluş ile yabancı bayraklı gemiler için Bayrak devletinin yetkilendirdiği kuruluşları,

n) Komisyon: İlave geçiş şartlarına tabi gemilerin Boğazlardan geçiş şartlarını belirlemek amacıyla ilgili bölge liman başkanının başkanlığında, bölge liman başkanlığından en az bir uzman, kılavuzluk teşkilatından bir başkılavuz kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir deniz trafik başoperatöründen oluşan komisyonu,

o) Kritik bölgeler: İstanbul Boğazında **Kanlıca-Vaniköy**, Çanakkale Boğazında Nara-Kilitbahir Burnu ve Gelibolu-Karakova Burnu arasındaki bölgeler ile 1915 Çanakkale Köprüsü ayaklarını,

ö) Liman başkanlığı: Bölge liman başkanlıkları bağlı liman başkanlıklarını,

p) LNG: Sıvılaştırılmış Doğal Gazı,

r) LPG: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı,

çatışma, gemilerin uğradıkları hasardan kaynaklanan ciddi çevre kirliliği oluşması veya ciddi çevre kirliliği ihtimalinin ortaya çıkması ile sonuçlanan bir olay veya olaylar silsilesini,

ğ) 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,

h) Deniz trafik başoperatörü: Gemi Trafik Hizmetleri Merkezlerinde deniz trafik başoperatörü olarak görevlendirilen deniz trafik operatörlerini,

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

i)IMDG Kod: Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu'nu,

j)IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,

k)İdare: Denizcilik Genel Müdürlüğünü,

l)KEGM: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünü,

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

n)Klas kuruluşu: Türk Bayraklı gemiler için 18/01/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği"nde tanımlanan Yetkilendirilmiş Kuruluş ile yabancı bayraklı gemiler için Bayrak devletinin yetkilendirdiği kuruluşları,

o)Komisyon: İlave geçiş şartlarına tabi gemilerin Boğazlardan geçiş şartlarını belirlemek amacıyla ilgili bölge liman başkanının başkanlığında, bölge liman başkanlığından en az bir uzman, kılavuzluk teşkilatından bir başkılavuz kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir deniz trafik başoperatöründen oluşan komisyonu,

ö) Kritik bölgeler: İstanbul Boğazında Aşıyan Feneri-Arnautköy Feneri arası, Çanakkale Boğazında Nara-Kilitbahir Burnu arası ve 1915 Çanakkale Köprüsü ayak bölgelerini,

p)Liman başkanlığı: Bölge liman başkanlıkları bağlı liman başkanlıklarını,

r)LNG: Sıvılaştırılmış Doğal Gazı,

s)LPG: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı,



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

s) Su aracı: Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapıyı,
ş) Tehlikeli yük taşıyan gemi:
1) Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL) 73/78 Ek-I, Lahika I'de yer alan petrol ve petrol ürünlerini taşıyan gemileri,
2) IMDG Kod Bölüm 3'te listelenmiş paketli taşınan madde ve nesnelere taşıyan gemileri,
3) Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodu (IMSBC) Lahika-1'de verilen yüklerden Dökme Yük Sevkiyat Adı'nda UN numarası olan dökme yükleri taşıyan gemileri,
4) Dökme Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kod (IBC) Bölüm 17'de verilen tablonun "hazards (zararlılar)" başlıklı "d" sütununda "S" veya "S/P" ibaresi bulunan sıvı dökme maddeleri taşıyan gemileri,
5) Dökme Halde Sıvılaştırmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kodu (IGC) Bölüm 19'da verilen gaz halindeki maddeleri taşıyan gemileri,
6) 1, 4 veya 5 inci alt bentlerde belirtilen yükleri tahliye ettikten sonra Boğazları kullanan gemileri,
t) TBGTH: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni,
u) Uzman: Denizcilik Sörvey Mühendisi ile sörvey yapma yetkisini haiz ve üniversitelerin denizcilik ile ilgili bölümlerinden mezun olmuş Denizcilik Uzmanı ve Denizcilik Uzman Yardımcılarını,
ü) Yönetmelik: 15/8/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğini, ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Kurallar

Uğraksız geçişlerde demirleme ve uğraksız geçişlerin bozulmadığı durumlar

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

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

ş) Su aracı: Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapıyı,
t) Tehlikeli yük taşıyan gemi:
1)Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL) 73/78 Ek-I, Lahika I'de yer alan petrol ve petrol ürünlerini taşıyan gemileri,
2)IMDG Kod Bölüm 3'te listelenmiş paketli taşınan madde ve nesnelere taşıyan gemileri,
3)Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodu (IMSBC) Lahika-1'de verilen yüklerden Dökme Yük Sevkiyat Adı'nda UN numarası olan dökme yükleri taşıyan gemileri,
4)Dökme Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kod (IBC) Bölüm 17'de verilen tablonun "hazards (zararlılar)" başlıklı "d" sütununda "S" veya "S/P" ibaresi bulunan sıvı dökme maddeleri taşıyan gemileri,
5)Dökme Halde Sıvılaştırmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kodu (IGC) Bölüm 19'da verilen gaz halindeki maddeleri taşıyan gemileri,
6)1, 4 veya 5 inci alt bentlerde belirtilen yükleri tahliye ettikten sonra Boğazları kullanan gemileri,
u)TBGTH: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni,
ü) Uzman: Denizcilik Sörvey Mühendisi ile sörvey yapma yetkisini haiz ve üniversitelerin denizcilik ile ilgili bölümlerinden mezun olmuş Denizcilik Uzmanı ve Denizcilik Uzman Yardımcılarını,
v)Yönetmelik: 15/8/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğini, ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Kurallar

Uğraksız geçişlerde demirleme ve uğraksız geçişlerin bozulmadığı durumlar

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

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



TÜRK BOGAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

b) Demirleme süresinin hesaplanmasında geminin Türk Boğazlarından geçişi esnasında yaptığı tüm demirleme süreleri dikkate alınır.
c) TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik planlaması ve/veya Boğazlardaki olumsuz hava ve deniz şartları nedeniyle demirleme yerlerinde 168 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz.
ç) (c) fıkrasından yararlanacak ve demirleme süresinin tamamını kullanmak isteyen gemilerin, 168 saatin dolmasına en az 24 saat kala TBGTH Merkezlerine Boğaz geçişine hazır olduklarına dair bilgi vermeleri gerekir, aksi takdirde 168 saatleri dolduğunda uğraksız geçişleri bozulur.

Yetişen gemi

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

(2) TBGTH Merkezi, seyir, can, mal, çevre ve deniz trafik emniyeti bakımından emniyetli geçişi sağlamak için gerekli gördüğü yer ve durumlarda gemilerin belirli bir süre için hız artışı ve azalışlarına izin verebilir.

Teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler

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

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

b)Demirleme süresinin hesaplanmasında geminin Türk Boğazlarından geçişi esnasında yaptığı tüm demirleme süreleri dikkate alınır.
c)TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik planlaması ve/veya Boğazlardaki olumsuz hava ve deniz şartları nedeniyle demirleme yerlerinde 168 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz.
ç) (c) fıkrasından yararlanacak ve demirleme süresinin tamamını kullanmak isteyen gemilerin, 168 saatin dolmasına en az 24 saat kala TBGTH Merkezlerine Boğaz geçişine hazır olduklarına dair bilgi vermeleri gerekir, aksi takdirde 168 saatleri dolduğunda uğraksız geçişleri bozulur.

Yetişen gemi

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

(2)TBGTH Merkezi, seyir, can, mal, çevre ve deniz trafik emniyeti bakımından emniyetli geçişi sağlamak için gerekli gördüğü yer ve durumlarda gemilerin belirli bir süre için hız artışı ve azalışlarına izin verebilir.

Teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler

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

(2)Birinci fıkradaki gemilerin klas kuruluşu veya İdaresi tarafından uluslararası sözleşmelere atfen verilen muafiyet/eşdeğer uygulama belge veya mektupları ile Boğaz geçişlerine müsaade edilmez. **Geminin klas kuruluşu tarafından yapılacak arıza sömveylerinin uzaktan yapılmasına (remote survey) yönelik şartlar İdare tarafından belirlenir.**



TÜRK BOGAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

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

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

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

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

(4) Üçüncü fıkranın (a) bendi kapsamında yapılacak geçiş her iki Boğazdan olacaksa Komisyon İstanbul Bölge Liman Başkanlığı uhdesinde kurulur.

İlave geçiş kurallarına tabi gemiler

MADDE 6- (1) Yolcu gemileri hariç tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler, iterek veya bordasında yapılacak yedekli geçişler ile boylarına bakılmaksızın platform, yüzer havuz

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

a) Birinci fıkrasının (a) bendi ile (b) bendinin 1, 2, 3 (ana ve yedek dümen donanımı veya her iki radar), 5 (her iki ECDIS), 7 (her iki VHF), 9 (her iki demir veya demir donanımı), 11 ve 13 üncü alt bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlar ile en büyük su çekimi 20 metre ve üzeri gemilerin geçiş şartları Komisyonca belirlenerek,

b) Birinci fıkrasının (b) bendinin 3 (miyar pusula, cayro veya bir radar), 4, 5 (otomatik tanımlama sistemi, sefer veri kaydedici, parakete cihazı, seyir fenerleri, gemi düdüğü, bir ECDIS, derinlik ölçer vb.), 7 (bir VHF), 8, 9 (bir demir veya demir donanımı) ve 12 nci alt bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlar ile geminin kombine pilot çarımhlarından birinin arızalı (kullanılamaz) olduğunun tespit edildiği durumlarda bu Yönergenin 7 nci Maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör, römorkör alma zorunluluğu olmadığı durumlarda ise en az 1 adet hızlı tahlisiye botu refakatinde gündüz ve kılavuz kaptan alarak,

c) Diğer alt bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlarda Komisyon kurulmadan kılavuz kaptan ve/veya ilgili bölge liman başkanlığının bilgisi dâhilinde TBGTH Merkezince belirlenecek uygun tonaj ve sayıda römorkör alınarak, geminin geçişi sağlanır.

(4) Üçüncü fıkranın (a) bendi kapsamında yapılacak geçiş her iki Boğazdan olacaksa Komisyon İstanbul Bölge Liman Başkanlığı uhdesinde kurulur.

(5) Yönerge hükümleri dahilinde yapılacak komisyonlu veya komisyonlu geçişler için bölge liman başkanlıkları ilave tedbir almaya her zaman yetkilidir.

İlave geçiş kurallarına tabi gemiler

MADDE 6- (1) Yolcu gemileri hariç tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler, iterek veya bordasında yapılacak yedekli geçişler ile boylarına bakılmaksızın platform, yüzer havuz



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

vb. su araçlarının Boğaz geçişleri gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olmak üzere aşağıdaki ilave kurallara tabidir. Tam boyu 300 metre ve üzeri olan yolcu gemileri ise kılavuz kaptanlı olmak ve aşağıdaki ilave kurallara tabi olmak kaydıyla İstanbul Boğazı geçişini gündüz süresince, Çanakkale Boğazı geçişini ise gece dahil gerçekleştirebilir.

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

b) Tam boyu 300 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemilerinin Boğaz geçişleri Komisyon tarafından belirlenen ilave geçiş şartlarının her geçişte sağlanması kaydıyla ve ilk geçişten itibaren 1 takvim yılı boyunca Komisyon kurulmadan ilgili bölge liman başkanlığının izni ile sağlanır. Bu gemilerin Çanakkale Boğazı Güney-Kuzey yönlü gündüz geçişleri karşı yönden kılavuz kaptanlı olarak alınan gemilerle ~~Nara-Kilitbahir Burnu arası ile 1915 Çanakkale Boğazı Köprüsü altında karşılaştırılmayacak şekilde planlanabilir.~~

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

vb. su araçlarının Boğaz geçişleri gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olmak üzere aşağıdaki ilave kurallara tabidir. Tam boyu 300 metre ve üzeri olan yolcu gemileri ise kılavuz kaptanlı olmak ve aşağıdaki ilave kurallara tabi olmak kaydıyla İstanbul Boğazı geçişini gündüz süresince, Çanakkale Boğazı geçişini ise gece dahil gerçekleştirebilir. **Tam boyu 300 metre ve üzeri olan yolcu gemilerinden Çanakkale Boğazı geçişi yaparak İstanbul Boğazını geçmeden İstanbul Boğazı'ndaki limanlara yanaşıp geri Marmara Denizine dönecek olanlar kalkış manevralarını kılavuz kaptanlı olmak ve aşağıdaki ilave kurallara tabi olmak kaydıyla gece dahil gerçekleştirebilir.**

a) Yetkili acenteleri vasıtasıyla planlanan Boğaz geçişlerinden en az 10 gün önce ilgili bölge liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olacaksa sadece İstanbul Bölge Liman Başkanlığına seyir ve teknik hususlara ilişkin bilgileri içeren müracaatlarını yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile hava çekimi gözetilerek, söz konusu gemi ve su araçlarının Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili bölge liman başkanlığı tarafından İdareye, TBGTH Merkezine ve gemi acentesine bildirilir. **Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapıp İstanbul Boğazı geçişi yapmadan İstanbul Boğazı içindeki limanlara uğrak yapacak gemiler için komisyon Çanakkale Bölge Liman Başkanlığı uhdesinde kurulur.**

b) Tam boyu 300 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemilerinin Boğaz geçişleri Komisyon tarafından belirlenen ilave geçiş şartlarının her geçişte sağlanması kaydıyla ve ilk geçişten itibaren 1 takvim yılı boyunca Komisyon kurulmadan ilgili bölge liman başkanlığının izni ile sağlanır. **Bu gemilerin Çanakkale Boğazı Güney-Kuzey yönlü gündüz geçişleri karşı yönden kılavuz kaptanlı olarak alınan gemilerle kritik bölgelerde karşılaştırılmayacak şekilde planlanabilir.**

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



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

Yedekli seyir işlemlerinde ilave geçiş kuralları

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

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

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

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

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

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

e) Yedekli geçişlerde toplam yedek boyu;

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

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

3) ~~150 metre ve üstü ile 175 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45 ton olan en az bir römorkör,~~

4) ~~175 metre ve üstü olanlar için toplam çeki gücü en az 60 ton olan en az bir römorkör tahsis edilir.~~

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

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

Yedekli seyir işlemlerinde ilave geçiş kuralları

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

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

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

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

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

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

e) Yedekli geçişlerde toplam yedek boyu;

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

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

3) 150 metre ve üstü olanlar için toplam çeki gücü en az 60 ton olan en az bir römorkör tahsis edilir.

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

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



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

Risk altındaki gemiler

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

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

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

LNG ve LPG gemileri

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

a) Boğaz geçişleri gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı yapılır.

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

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

ç) Bu gemilerin Boğaz geçişlerinde aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılır. Ancak kritik bölgelerde bu gemilerle karşılaştırılmamak kaydıyla;

1) İstanbul Boğazında sadece yolcu gemileri,

2) Çanakkale Boğazında ise yolcu gemileri, hayvan taşıyan gemiler ve IMDG Kod Sınıf 1 yük taşımayan Ro-Ro veya konteyner gemileri

Kılavuz kaptanlı ve kontrollü olarak karşı yönden Boğaza alınabilir.

d) LNG arz tedarikine yönelik strateji ve uygulamalar doğrultusunda İdarenin izni ile uygun görülen gemilerin Çanakkale Boğazı geçişleri için istisnai düzenlemeler seferlik yapılabilir.

Risk altındaki gemiler

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

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

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

LNG ve LPG gemileri

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

a) Boğaz geçişleri gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı yapılır.

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

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

ç) Bu gemilerin Boğaz geçişlerinde aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılır. Ancak kritik bölgelerde bu gemilerle karşılaştırılmamak kaydıyla;

1) İstanbul Boğazında sadece yolcu gemileri,

2) Çanakkale Boğazında ise yolcu gemileri, hayvan taşıyan gemiler ve IMDG Kod Sınıf 1 yük taşımayan Ro-Ro veya konteyner gemileri

kılavuz kaptanlı ve kontrollü olarak karşı yönden Boğaza alınabilir.

d) LNG arz tedarikine yönelik strateji ve uygulamalar doğrultusunda İdarenin izni ile uygun görülen gemilerin Çanakkale Boğazı geçişleri için istisnai düzenlemeler seferlik yapılabilir.



TÜRK BOGAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

- e) İstanbul Boğazından geçişlerde İdarenin izni aranır ve uygun görülmesi halinde Komisyonca belirlenecek geçiş şartları uygulanır.
- f) Tam boyu 150 metre ve üzeri olan ve LNG ile birlikte başka bir maddeyi yakıt olarak kullanabilen çift yakıt tahrikli (dual powered) gemiler, üzerlerinde yakıt olarak taşıdıkları LNG miktarını SP-1 raporunda bildirmeleri, kılavuz kaptan almaları ve bu Yönergenin 15 inci maddesinde belirlenen toplam römorkör gücüne asgari 30 ton eklenmesi şartıyla Boğaz geçişi yaparlar. Bu gemilerden, 15 inci madde kapsamına girmeyenler Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptan olarak ve en az 60 ton çekme gücünde refakat römorkörü ile yaparlar.
- (2) LPG gemilerinin Boğaz geçişlerinde aşağıdaki kurallar uygulanır.
- a) Tam boyları 150 metreye kadar olanlar Boğaz geçişlerini kılavuz kaptanlı, tam boyları 150 metre ve üzerindeki ise gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde yaparlar.
- b) Tam boyları 150-200 metre arasında olup amonyak taşıyan LPG gemileri Çanakkale Boğaz geçişlerini gece dâhil kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde gerçekleştirirler.
- c) Tam boyları 150-200 metre arasında olanlar Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü en az 60 ton, 200 metre üzeri olanlar ise toplam çeki gücü en az 90 ton ve uygun sayıda römorkör refakatinde yaparlar.
- ç) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkörlerin sayısı ve toplam çeki gücü artırılabilir.

- Nükleer güçle yürütülen gemiler ile IMDG kod sınıf 7 yük taşıyan gemiler
- MADDE 10- (1) Bu gemiler, Yönetmeliğin 27'nci maddesinde belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, TBGTH Merkezlerinin planlaması ile gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı Boğazlardan geçerler.
- (2) Bu gemilerden boyları 100 metreye kadar olanlar toplam çeki gücü en az 45 ton, 100-200 metre arasındakiler toplam çeki gücü en az 60 ton, 200 metre üzeri olanlar ise toplam çeki gücü en az 90 ton ve uygun sayıda römorkör refakatinde Boğaz geçişlerini yaparlar.
- (3) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkörlerin sayısı ve toplam çeki gücü artırılabilir.
- (4) Bu gemilerin Boğaz geçişlerinde İdarenin izni aranır ve tek yönlü trafik planlaması uygulanır.

- e) İstanbul Boğazından geçişlerde İdarenin izni aranır ve uygun görülmesi halinde Komisyonca belirlenecek geçiş şartları uygulanır.
- f) Tam boyu 150 metre ve üzeri olan ve LNG ile birlikte başka bir maddeyi yakıt olarak kullanabilen çift yakıt tahrikli (dual powered) gemiler, üzerlerinde yakıt olarak taşıdıkları LNG miktarını SP-1 raporunda bildirmeleri, kılavuz kaptan almaları ve bu Yönergenin 15 inci maddesinde belirlenen toplam römorkör gücüne asgari 30 ton eklenmesi şartıyla Boğaz geçişi yaparlar. Bu gemilerden, 15 inci madde kapsamına girmeyenler Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptan olarak ve en az 60 ton çekme gücünde refakat römorkörü ile yaparlar.
- (2) LPG gemilerinin Boğaz geçişlerinde aşağıdaki kurallar uygulanır.
- a) Tam boyları 150 metreye kadar olanlar Boğaz geçişlerini kılavuz kaptanlı, tam boyları 150 metre ve üzerindeki ise gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde yaparlar.
- b) Tam boyları 150-200 metre arasında olup amonyak taşıyan LPG gemileri Çanakkale Boğaz geçişlerini gece dâhil kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde gerçekleştirirler.
- c) Tam boyları 150-200 metre arasında olanlar Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü en az 60 ton, 200 metre üzeri olanlar ise toplam çeki gücü en az 90 ton ve uygun sayıda römorkör refakatinde yaparlar.
- ç) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkörlerin sayısı ve toplam çeki gücü artırılabilir.

- Nükleer güçle yürütülen gemiler ile IMDG kod sınıf 7 yük taşıyan gemiler
- MADDE 10- (1) Bu gemiler, Yönetmeliğin 27 nci maddesinde belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, TBGTH Merkezlerinin planlaması ile gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı Boğazlardan geçerler.
- (2) Bu gemilerden boyları 100 metreye kadar olanlar toplam çeki gücü en az 45 ton, 100-200 metre arasındakiler toplam çeki gücü en az 60 ton, 200 metre üzeri olanlar ise toplam çeki gücü en az 90 ton ve uygun sayıda römorkör refakatinde Boğaz geçişlerini yaparlar.
- (3) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkörlerin sayısı ve toplam çeki gücü artırılabilir.
- (4) Bu gemilerin Boğaz geçişlerinde İdarenin izni aranır ve tek yönlü trafik planlaması uygulanır.



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

Yerel deniz trafiği

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

Türk Boğazlarında rapor sistemi

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

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

(3) Bildirim yükümlülüğüne uyulmaması veya yapılan bildirimlerin doğru bilgiler içermemesi durumunda, KEGM tarafından düzenlenen rapora istinaden bildirim veren hakkında ilgili bölge liman başkanlığınca idari işlem yapılır ve bildirim yapılan gemi geçiş sırasını kaybeder.

(4) İdare tarafından kurulan sistem üzerinden verilen SP-1 raporundaki bilgiler idare veya KEGM tarafından kontrol edilerek onaylanır. Bildirimin eksik bilgi veya hata içermesi durumunda düzeltilmek üzere bildirim yapana iade edilir.

(5) SP-1 raporu veren ancak mücbir sebeplerle Boğazlardan geçmeyen veya Yönetmeliğin 7'nci maddesi kapsamında SP-1 raporu vermek zorunda olmayan veya SP-1 raporu verilmesinden muaf tutulan ancak Boğazlardan geçen gemilere ilişkin gemi adı, varsa IMO numarası, tipi, gros tonajı, boyu, varsa yük bilgileri ve bunlar gibi detay bilgiler KEGM tarafından takip eden her ayın 10'uncu gününe kadar idare'ye bildirilir.

P&I Sigortası

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

- Herhangi bir deniz kazası neticesinde varsa batığın çıkartılması, gemi yerinden kaldırılmasıyla ilgili masraflarını,
- Verilen hizmet bedellerini,
- Çevreye verilen zararların tazminini,

Yerel deniz trafiği

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

Türk Boğazlarında rapor sistemi

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

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

(3) Bildirim yükümlülüğüne uyulmaması veya yapılan bildirimlerin doğru bilgiler içermemesi durumunda, KEGM tarafından düzenlenen rapora istinaden bildirim veren hakkında ilgili bölge liman başkanlığınca idari işlem yapılır ve bildirim yapılan gemi geçiş sırasını Kaybeder.

(4) İdare tarafından Kurulan sistem üzerinden verilen SP-1 raporundaki bilgiler idare veya KEGM tarafından Kontrol edilerek onaylanır. Bildirimin eksik bilgi veya hata içermesi durumunda düzeltilmek üzere bildirim yapana iade edilir.

(5) SP-1 raporu veren ancak mücbir sebeplerle Boğazlardan geçmeyen veya Yönetmeliğin 7'nci maddesi kapsamında SP-1 raporu vermek zorunda olmayan veya SP-1 raporu verilmesinden muaf tutulan ancak Boğazlardan geçen gemilere ilişkin gemi adı, varsa IMO numarası, tipi, gros tonajı, boyu, varsa yük bilgileri ve bunlar gibi detay bilgiler KEGM tarafından takip eden her ayın 10'uncu gününe Kadar idare'ye bildirilir.

P&I Sigortası

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

- Herhangi bir deniz Kazası neticesinde varsa batığın çıkartılması, **gemi enkazlarının** kaza yerinden kaldırılmasıyla ilgili masraflarını,
- Verilen hizmet bedellerini,
- Çevreye verilen zararların tazminini,



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

- ç) Liman, iskele, rıhtım, dalgakıran veya kıyıdaki yapılar dâhil herhangi bir başka cisme çarpması sonucu verilen hasarlar ile ilgili zararların tazminini ve
- d) Gemiadamları dışındaki üçüncü şahısların ölümü veya yaralanmalarıyla ilgili tazminatları kapsayan P&I poliçesine sahip olacaklardır.
- (2) Yedek çeken ve çekilenin P&I sigortaları birbirinden bağımsız poliçe belgeleri şeklinde düzenlenecektir. Ancak çekilene P&I sigortası yapılamadığı durumlarda, çekenin P&I sigortası çekilene de kapsayacak şekilde düzenlenir.
- (3) Gemilerin P&I sigortasının geçerli olduğu acenteleri tarafından tespit edilerek SP -1 Raporunda beyan edilir. Bu sigortaların geçerliliğinden gemi acenteleri sorumludur.
- (4) P&I sigortası ile ilgili yanlış beyanda bulunulduğu tespit edilenler hakkında bölge liman başkanlığı tarafından gerekli idari işlemler yapılır. Bu gemiler Boğaz geçişi öncesi uygun ve geçerli P&I sigortası bildiriminde bulunana kadar geçiş planlamasına alınmaz, geçiş sırasında tespit edilmesi durumunda ise bölge liman başkanlığına bilgi verilerek TBGTH Merkezleri tarafından kılavuz kaptanlı ve uygun sayı ve güçte refakat römorkörü ile geçiş sağlanır. Bir sonraki limanının bir Türk limanı olması durumunda bölge liman başkanlığı tarafından ilgili bölge liman başkanlığına bilgi verilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni ve Gemilerin Geçiş Kuralları

Akıntı koşullarında trafik düzeni

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

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

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

- ç) Liman, iskele, rıhtım, dalgakıran veya Kıyıdaki yapılar dâhil herhangi bir başka cisme çarpması sonucu verilen hasarlar ile ilgili zararların tazminini ve
- d) Gemiadamları dışındaki üçüncü şahısların ölümü veya yaralanmalarıyla ilgili tazminatları Kapsayan P&I poliçesine sahip olacaklardır.
- (2) Yedek çeken ve çekilenin P&I sigortaları birbirinden bağımsız poliçe belgeleri şeklinde düzenlenecektir. Ancak çekilene P&I sigortası yapılamadığı durumlarda, çekenin P&I sigortası çekilene de kapsayacak şekilde düzenlenir.
- (3) Gemilerin P&I sigortasının geçerli olduğu acenteleri tarafından tespit edilerek SP-1 Raporunda beyan edilir. Bu sigortaların geçerliliğinden gemi acenteleri sorumludur.
- (4) P&I sigortası ile ilgili yanlış beyanda bulunulduğu tespit edilenler hakkında bölge liman başkanlığı tarafından gerekli idari işlemler yapılır. Bu gemiler Boğaz geçişi öncesi uygun ve geçerli P&I sigortası bildiriminde bulunana Kadar geçiş planlamasına alınmaz, geçiş sırasında tespit edilmesi durumunda ise bölge liman başkanlığına bilgi verilerek TBGTH Merkezleri tarafından Kılavuz Kaptanlı ve uygun sayı ve güçte refakat römorkörü ile geçiş sağlanır. Bir sonraki limanının bir Türk limanı olması durumunda bölge liman başkanlığı tarafından ilgili bölge liman başkanlığına bilgi verilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni ve Gemilerin Geçiş Kuralları

Akıntı koşullarında trafik düzeni

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

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

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



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

- 2) Boğazda seyir halindeyken karşı akıntı durumunda, karaya göre gemi hızı 4 mil/saatin altına düştüğünde veya akıntı ile aynı yönde ilerleyen bir geminin hızı suya göre 4 mil/saatin altına düştüğünde gemiye kılavuz kaptan sevk edilerek ve bu Yönergenin 7'nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.
- b) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4-6 mil/saat arasında olduğunda ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda;
- 1) Beyan ettiği manevra hızı en az 10 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini yaparlar.
- 2) Beyan ettiği manevra hızı 10 mil/saatin altında tehlikeli yük taşıyan gemiler, derin su çekimli gemiler veya büyük gemiler Boğaza alınmazlar.
- 3) Beyan ettiği manevra hızı 10 mil/saatin altında olan diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7'nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.
- c) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 6 -7 mil/saat arası olduğunda ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda;
- 1) Akıntı şiddeti 6 mil/saatin altına düşene kadar deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulur ve karşı yönden askıya alınır.
- 2) Beyan ettiği manevra hızı en az 12 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini açık olan yönde yaparlar.
- 3) Beyan ettiği manevra hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza alınmazlar.
- 4) Beyan ettiği manevra hızı 12 mil/saatin altında tehlikeli yük taşıyan gemi, derin su çekimli gemi, büyük gemi haricindeki diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7'nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.
- ç) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 7 mil/saat veya üzerinde olduğunda, akıntı şiddeti 7 mil/saatin altına düşene kadar deniz trafiği her iki yönden geçici olarak askıya alınır.
- d) Boğazlarda kurulan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan akıntı verileri i TBGTH Merkezleri tarafından gemilere ve ilgililere duyurulur.

- 2) Boğazda seyir halindeyken Karşı akıntı durumunda, Karaya göre gemi hızı 4 mil/saatin altına düştüğünde veya akıntı ile aynı yönde ilerleyen bir geminin hızı suya göre 4 mil/saatin altına düştüğünde gemiye kılavuz kaptan sevk edilerek ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.
- b) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4-6 mil/saat arasında olduğunda ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda;
- 1) Beyan ettiği manevra hızı en az 10 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini yaparlar.
- 2) Beyan ettiği manevra hızı 10 mil/saatin altında tehlikeli yük taşıyan gemiler, derin su çekimli gemiler veya büyük gemiler Boğaza alınmazlar.
- 3) Beyan ettiği manevra hızı 10 mil/saatin altında olan diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.
- c) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 6 -7 mil/saat arası olduğunda ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda;
- 1) Akıntı şiddeti 6 mil/saatin altına düşene kadar deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulur ve karşı yönden askıya alınır.
- 2) Beyan ettiği manevra hızı en az 12 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini açık olan yönde yaparlar.
- 3) Beyan ettiği manevra hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza alınmazlar.
- 4) Beyan ettiği manevra hızı 12 mil/saatin altında tehlikeli yük taşıyan gemi, derin su çekimli gemi, büyük gemi haricindeki diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.
- ç) Boğazların herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 7 mil/saat veya üzerinde olduğunda, akıntı şiddeti 7 mil/saatin altına düşene kadar deniz trafiği her iki yönden geçici olarak askıya alınır.
- d) Boğazlarda kurulan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan akıntı verileri TBGTH Merkezleri tarafından gemilere ve ilgililere duyurulur.



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

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

Türk Boğazlarında gemilerin genel geçiş kuralları

MADDE 15- (1) Aşağıda özellikleri verilen gemiler İstanbul Boğazı geçişlerini gündüz yapacak olup geçişlerini kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7'nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

- Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç olmak üzere bu Yönergenin 2'nci maddesinin birinci fıkrasının (ş) bendinde belirtilen tam boyu 200 metre ve üstü gemiler.
- Yedekli geçiş yapan tüm gemiler.
- İlave geçiş şartlarına tabi gemiler.
- Tam boyları 250 metre ve üstü tüm gemiler.
- Derin su çekimli gemiler.

(2) ~~Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç olmak üzere bu Yönergenin 2'nci maddesinin birinci fıkrasının (ş) bendinde belirtilen tam boyu 175 metreden 200 metreye kadar olan gemilerin İstanbul Boğazı geçişlerini kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7'nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.~~

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

- Tam boyları 150-250 metre arasında olan ve tehlikeli yük taşıyan Ro-Ro ve konteyner gemilerinin geçişleri tehlikeli yük taşıyan tam boyu 150 metre ve üstü diğer gemiler ile aralarında en az 6 deniz mili mesafe olacak şekilde planlanır. Bu gemilerin, geçişlerini kılavuz kaptanla gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

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

Türk Boğazlarında gemilerin genel geçiş kuralları

MADDE 15- (1) Aşağıda özellikleri verilen gemiler İstanbul Boğazı geçişlerini gündüz yapacak olup geçişlerini kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

- Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç olmak üzere bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (t) bendinde belirtilen tam boyu 200 metre ve üstü gemiler.
- Yedekli geçiş yapan tüm gemiler.
- İlave geçiş şartlarına tabi gemiler.
- Tam boyları 250 metre ve üstü tüm gemiler.
- Derin su çekimli gemiler.

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

- Birinci fıkrada belirtilen gemiler hariç olmak üzere tam boyları 200 metreden 250 metreye kadar olan tüm gemiler,**
- Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç olmak üzere bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (t) bendinde belirtilen tam boyu 150 metreden 200 metreye kadar olan gemiler.**

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

- Tam boyları 150-250 metre arasında olan ve tehlikeli yük taşıyan Ro-Ro ve konteyner gemilerinin geçişleri tehlikeli yük taşıyan tam boyu 150 metre ve üstü diğer gemiler ile aralarında en az 6 deniz mili mesafe olacak şekilde planlanır. Bu gemilerin, geçişlerini kılavuz kaptanla gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.



TÜRK BOGAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

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

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

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

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

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

ç) Derin su çekimli gemiler.

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

(6) Çanakkale Boğazı Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde;

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

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

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

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

(7) Derin su çekimli gemiler, tam boyları 150 metre ve üzeri olan ve bu Yönergenin 2'nci maddesinin birinci fıkrasının (ş) bendinin 1, 4, 5 ve 6'nci alt bentlerinde belirtilen gemiler ile tam boyları 150 metre ve üzeri olan IMDG Kod Sınıf 1 yük taşıyan gemilerin Çanakkale Boğazı geçişi esnasında, karşı yönden bu özellikleri haiz gemiler alınmaz.

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

(9) Toplam yedek boyu 200-300 metre arası olan yedeklilerin Nara Burnunu dönmesine kadar karşı yönden tam boyları 200 metre ve üzeri IMDG Kod Sınıf 1 yük

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

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

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

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

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

ç) Derin su çekimli gemiler.

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

(6) Çanakkale Boğazı Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde;

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

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

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

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

(7) Derin su çekimli gemiler, tam boyları 150 metre ve üzeri olan ve bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (t) bendinin 1, 4, 5 ve 6 ncı alt bentlerinde belirtilen gemiler ile tam boyları 150 metre ve üzeri olan IMDG Kod Sınıf 1 yük taşıyan gemilerin Çanakkale Boğazı geçişi esnasında, karşı yönden bu özellikleri haiz gemiler alınmaz.

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

(9) Toplam yedek boyu 200-300 metre arası olan yedeklilerin Nara Burnunu dönmesine kadar karşı yönden tam boyları 200 metre ve üzeri IMDG Kod Sınıf 1 yük



TÜRK BOGAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

taşıyan gemiler ile tam boyları 200 metre ve üzeri olan ve bu Yönergenin 2'nci maddesinin birinci fıkrasının (ş) bendinin 1, 4, 5 ve 6'ncı alt bentlerinde belirtilen gemiler alınmaz.

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

İstisnalar

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

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

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

(2) Akıntı ve görüş şartları nedeniyle İstanbul veya Çanakkale Boğazı'ndaki deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda;

İstanbul Boğazı için birinci fıkranın (a) bendindeki Çanakkale Boğazı için ise (b) bendindeki gemiler kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7'nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alarak Boğazlara alınabilir.

(3) Genel trafik durumu, hava ve deniz şartları da dikkate alınarak İstanbul Boğazı'nda yolcu gemilerine, Boğaz geçişini fosil yakıt türevi yakıt harici alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı ile gerçekleştireceğini belgelendiren gemilere ve IMDG Kod Sınıf 1 ve Sınıf 7 yükleri taşımayan Ro-Ro yolcu gemileri ile hayvan taşıyan gemilere; Çanakkale Boğazı'nda ise bu gemilerle birlikte IMDG Kod Sınıf 1 ve Sınıf 7 yükleri taşımayan konteyner gemilerine bu Yönergedeki geçiş şartlarını sağlamaları ve her halükarda kılavuz kaptan almaları şartıyla Boğaz geçiş önceliği verilebilir.

taşıyan gemiler ile tam boyları 200 metre ve üzeri olan ve bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (t) bendinin 1, 4, 5 ve 6 ncı alt bentlerinde belirtilen gemiler alınmaz.

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

İstisnalar

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

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

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

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

(3) Genel trafik durumu, hava ve deniz şartları da dikkate alınarak İstanbul Boğazı'nda yolcu gemilerine, Boğaz geçişini fosil yakıt türevi yakıt harici alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı ile gerçekleştireceğini belgelendiren gemilere ve IMDG Kod Sınıf 1 ve Sınıf 7 yükleri taşımayan Ro-Ro yolcu gemileri ile hayvan taşıyan gemilere; Çanakkale Boğazı'nda ise bu gemilerle birlikte IMDG Kod Sınıf 1 ve Sınıf 7 yükleri taşımayan konteyner gemilerine bu Yönergedeki geçiş şartlarını sağlamaları ve her halükarda kılavuz kaptan almaları şartıyla Boğaz geçiş önceliği verilebilir.



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

Olağanüstü durumlar ve risk yönetimi

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

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Deniz Kazası, Arıza veya Diğer Deniz Olayı Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar
Deniz kazası, arıza veya diğer deniz olayı durumları

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

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

a) Bölge liman başkanlıkları tarafından aşağıdakiler yapılır.

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

2) Deniz kazası durumlarında gerekli incelemelerin yapılması amacıyla, Uzman/Uzmanlar ve kazanın niteliğine göre su altı sörveyi için dalgıç veya balıkadam ekibinden oluşan teknik heyeti kaza yerine ivedilikle intikal ettirerek Sörvey Raporu (EK-1) hazırlar. Sörvey Raporunun hazırlanması aşamasında, deniz kazasının şekli ve niteliği ile oturma pozisyonu, dip yapısı, geminin konumu, manevra kabiliyeti, çevre kirliliği riski ve mevcut deniz trafiği gibi hususlar göz önünde bulundurulur.

3) İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişlerine 2 mil mesafe dışında kalan alanda meydana gelen deniz kazası durumlarında; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin

Olağanüstü durumlar ve risk yönetimi

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

DÖRDÜNCÜ BOLÜM

Deniz Kazası, Arıza veya Diğer Deniz Olayı Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar
Deniz kazası, arıza veya diğer deniz olayı durumları

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

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

a) Bölge liman başkanlıkları tarafından aşağıdakiler yapılır.

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

2) Deniz kazası durumlarında gerekli incelemelerin yapılması amacıyla, Uzman/Uzmanlar ve kazanın niteliğine göre su altı sörveyi için dalgıç veya balıkadam ekibinden oluşan teknik heyeti kaza yerine ivedilikle intikal ettirerek Sörvey Raporu (EK-1) hazırlar. Sörvey Raporunun hazırlanması aşamasında, deniz kazasının şekli ve niteliği ile oturma pozisyonu, dip yapısı, geminin konumu, manevra kabiliyeti, çevre kirliliği riski ve mevcut deniz trafiği gibi hususlar göz önünde bulundurulur.

3) İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişlerine 2 mil mesafe dışında kalan alanda meydana gelen deniz kazası durumlarında; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin



TÜRK BOGAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

sağlanmasına yönelik operasyonların yapılmasını müteakip gemiyi/gemileri, ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında sörveylerinin yapılabilmesi için uygun bir yere (demir yeri, tersane, rıhtım vb.) aldırır. Kaza yerine ulaşım imkânları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan alınarak ve römorkör eşliğinde yapılmasını sağlar.

4) Boğaz içerisinde arıza yaparak veya başka bir deniz olayına istinaden demirlemek zorunda kalan gemileri eğer trafik ayırım düzeni içinde ise resen uygun bir demir yerine aldırır. Trafik ayırım düzeni ve demir yerleri dışında ve diğer gemilerin geçişine mâni olmayacak bir mevkide ise geminin tipi, büyüklüğü, draftı, yükü, hava ve deniz şartları ile trafik akış durumunu da dikkate alarak bu gemilere arızasını gidermek için en fazla 4 saat süre verilebilir.

5) Meydana gelen arızanın veya deniz olayının verilen süre içinde düzeltilmesi ve İdare tarafından veya klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin geçişine engel bir durum olmadığı tespit edilirse, Yönetmeliğin 16 ncı maddesine dayanarak, kılavuz kaptan alınarak ve gerek görüldüğü takdirde römorkör refakatinde Boğazdan geçişine izin verir. Bu süre içerisinde arızasını veya deniz olayını düzeltemeyen gemileri ise resen Boğaz dışında uygun bir demir yerine aldırır. Meydana gelen olayın olumsuz sonuçları ortadan kaldırılarak gemi Boğaz dışına çıkarılıp demirletilene ve KEGM tarafından emniyet planlamasında olağan ve/veya alternatif tedbirler alınana kadar Boğaz trafiği bölge liman başkanlığı tarafından askıya alınır.

6) Boğaz geçişi sırasında arıza yaparak Boğaz geçişini tamamlayan gemilere uygun bir demir sahasında ilgili bölge liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından yapılacak sörvey neticesinde, geminin seyrine engel bir durumun olmadığı belirlenmesi üzerine ilgili bölge liman başkanlığının izniyle gemiye seyir müsaadesi verilir.

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

sağlanmasına yönelik operasyonların yapılmasını müteakip gemiyi/gemileri, ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında sörveylerinin yapılabilmesi için uygun bir yere (demir yeri, tersane, rıhtım vb.) aldırır. Kaza yerine ulaşım imkânları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan alınarak ve römorkör eşliğinde yapılmasını sağlar.

4) Boğaz içerisinde arıza yaparak veya başka bir deniz olayına istinaden demirlemek zorunda kalan gemileri eğer trafik ayırım düzeni içinde ise resen uygun bir demir yerine aldırır. Trafik ayırım düzeni ve demir yerleri dışında ve diğer gemilerin geçişine mâni olmayacak bir mevkide ise geminin tipi, büyüklüğü, draftı, yükü, hava ve deniz şartları ile trafik akış durumunu da dikkate alarak bu gemilere arızasını gidermek için en fazla 4 saat süre verilebilir.

5) Meydana gelen arızanın veya deniz olayının verilen süre içinde düzeltilmesi ve İdare tarafından veya klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin geçişine engel bir durum olmadığı tespit edilirse, Yönetmeliğin 16 ncı maddesine dayanarak, kılavuz kaptan alınarak ve gerek görüldüğü takdirde römorkör refakatinde Boğazdan geçişine izin verir. Bu süre içerisinde arızasını veya deniz olayını düzeltemeyen gemileri ise resen Boğaz dışında uygun bir demir yerine aldırır. Meydana gelen olayın olumsuz sonuçları ortadan kaldırılarak gemi Boğaz dışına çıkarılıp demirletilene ve KEGM tarafından emniyet planlamasında olağan ve/veya alternatif tedbirler alınana kadar Boğaz trafiği bölge liman başkanlığı tarafından askıya alınır.

6) Boğaz geçişi sırasında arıza yaparak Boğaz geçişini tamamlayan gemilere uygun bir demir sahasında ilgili bölge liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından yapılacak sörvey neticesinde, geminin seyrine engel bir durumun olmadığı belirlenmesi üzerine ilgili bölge liman başkanlığının izniyle gemiye seyir müsaadesi verilir.

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



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

içindeki herhangi bir Türk limanına giden gemiye varış bölge liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından sövvey yaptırılır.

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

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

b) TBGTH merkezleri tarafından aşağıdakiler yapılır.

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

2) Seyrüseferle ilgili gerekli önlemleri alarak bölgedeki diğer gemilere bilgi verir. Bölge liman başkanlığının bilgisi dâhilinde deniz trafiği geçici olarak çift veya tek yönlü olarak askıya alınabilir.

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

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

c) Gemi tarafından aşağıdakiler yapılır.

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

içindeki herhangi bir Türk limanına giden gemiye varış bölge liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından sövvey yaptırılır.

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

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

b) TBGTH merkezleri tarafından aşağıdakiler yapılır.

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

2) Seyrüseferle ilgili gerekli önlemleri alarak bölgedeki diğer gemilere bilgi verir. Bölge liman başkanlığının bilgisi dâhilinde deniz trafiği geçici olarak çift veya tek yönlü olarak askıya alınabilir.

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

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

c) Gemi tarafından aşağıdakiler yapılır.

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



TÜRK BOGAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

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

Kurtarma hizmetleri

MADDE 19 - (1) Deniz kazası, deniz olayı veya arıza durumlarında seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla, gemi ve gemi personeline kurtarma hizmeti sağlamak için hızlı ve etkin bir şekilde müdahale edilir.

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

BEŞİNCİ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Kılavuz kaptan alma-bırakma yerleri

MADDE 20- (1) İdare, Yönetmeliğin 38 inci ve 46'ncı maddelerinin ikinci fıkralarında yer alan yetkisini ilgili bölge liman başkanlıklarının gözetiminde ve KEGM vasıtasıyla yürütür.

(2) Kötü hava koşullarında kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri Boğaz içine çekildiği zaman, durum TBGTH tarafından ilgili bölge liman başkanlığına bildirilir. Hizmetin emniyetli verilebileceği mevkiye kadar, TBGTH Merkezleri tarafından verilecek seyir yardımı hizmeti, bilgi, uyarı, tavsiye ve talimatlara uymaları koşuluyla gemiler Boğazlara alınır.

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

Kurtarma hizmetleri

MADDE 19 - (1) Deniz kazası, deniz olayı veya arıza durumlarında seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla, gemi ve gemi personeline kurtarma hizmeti sağlamak için hızlı ve etkin bir şekilde müdahale edilir.

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

BEŞİNCİ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Kılavuz kaptan alma-bırakma yerleri

MADDE 20- (1) İdare, Yönetmeliğin 38 inci ve 46 ncı maddelerinin ikinci fıkralarında yer alan yetkisini ilgili bölge liman başkanlıklarının gözetiminde ve KEGM vasıtasıyla yürütür.

(2) Kötü hava koşullarında kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri Boğaz içine çekildiği zaman, durum TBGTH tarafından ilgili bölge liman başkanlığına bildirilir. Hizmetin emniyetli verilebileceği mevkiye kadar, TBGTH Merkezleri tarafından verilecek seyir yardımı hizmeti, bilgi, uyarı, tavsiye ve talimatlara uymaları koşuluyla gemiler Boğazlara alınır.



TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU



18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

YENİ 04.12.2023 tarihli ve 1493540 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

<p>Köprü ayakları MADDE 21- (1) Yerel deniz trafiği de dâhil olmak üzere köprü ayaklarında gemiler birbirini geçemez ve köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşamaz. İdari yaptırım MADDE 22- (1) Bu Uygulama Yönergesine aykırı hareket edenler hakkında ilgili mevzuat uyarınca idari yaptırım uygulanır. Yürürlükten kaldırılan mevzuat Madde 23- (1) Bu Yönergenin yürürlüğe girmesi ile 12/3/2021 tarihli ve 16008 sayılı Makam Oluru ile uygulamaya giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi" yürürlükten kaldırılmıştır. Yürürlük MADDE 24- (1) Bu Yönerge 15/5/2022 tarihinde yürürlüğe girer. Yürütme MADDE 25- (1) Bu Yönerge hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.</p>	<p>Köprü ayakları MADDE 21- (1) Yerel deniz trafiği de dâhil olmak üzere köprü ayaklarında gemiler birbirini geçemez ve köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşamaz. İdari yaptırım MADDE 22- (1) Bu Uygulama Yönergesine aykırı hareket edenler hakkında ilgili mevzuat uyarınca idari yaptırım uygulanır. Yürürlükten kaldırılan mevzuat Madde 23- (1) Bu Yönergenin yürürlüğe girmesi ile 18/4/2022 tarihli ve 30173 sayılı Makam Oluru ile uygulamaya giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi" yürürlükten kaldırılmıştır. Yürürlük MADDE 24- (1) Bu Yönerge 1/1/2024 tarihinde yürürlüğe girer. Yürütme MADDE 25- (1) Bu Yönerge hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.</p>
---	--