

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ile Yapılan Değişikliklerin Tespit Edilmesine İlişkin Bilgi Notu

Yayıma Hazırlayanlar: Av. Sevgi Aydoğdu/Dr. Cüneyt Sözel

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği 15/8/2019 tarihinde yayımlanmış¹ ve aynı tarihte yürürlüğe girmiştir². Böylece 8/10/1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü³ yürürlükten kaldırılmıştır.

Bu çalışmanın amacı Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ile getirilen değişikliklerin saptanmasıdır. Değişiklikler aşağıda tablo içinde gösterilecektir.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği

Amaç ve Kapsam

Amaç ve Kapsam

MADDE 1

MADDE 1

Bu Tüzük, Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazlarında seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

(1) Bu Yönetmelik, Türk Boğazlarında seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazlarında seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

Dayanak

MADDE 2

(1) Bu Yönetmelik, 20.7.1936 tarihinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 14.4.1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununun 2'nci maddesi, 10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun 6'ncı maddesi ile 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 474'üncü ve 479'uncu maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

¹ RG T: 15/8/2019, Sayı: 30859.

² Yönetmelik m. 52'de Yönetmelik'in yürürlük tarihi belirtilmiştir.

³ RG T: 6/11/1998, Sayı: 23515.

Tanımlar ve Kısaltmalar

MADDE 2

Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler
- p) Çanakkale Boğazı Güney Sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,
- o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam
- j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler
- s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,
- e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
- r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre
- n) İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgi
- m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,
- c) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
- l) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kığı arasındaki, ya da iten römorkörün kığı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,
- d) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan ya da su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,

Tanımlar ve Kısaltmalar

MADDE 3

(1) Bu Yönetmelikte geçen;

- a) Bakanlık/İdare: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,
- b) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiyi,
- c) Çanakkale Boğazı Güney Sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini Kumkale Fenerine birleştiren çizgiyi,
- ç) Çanakkale Boğazı Kuzey Sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylamı,
- d) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemileri,
- e) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süreyi,
- f) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü aracı,
- g) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süreyi,
- ğ) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,
- h) İstanbul Boğazı Güney Sınırı: Ahırkapı Fenerini Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgiyi,
- ı) İstanbul Boğazı Kuzey Sınırı: Anadolu Fenerini Türkeli Fenerine birleştiren çizgiyi,
- i) Mevzuat; Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Kanunları ve Yönetmelikleri,
- j) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kığı arasındaki, ya da iten römorkörün kığı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluğu,
- k) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan ya da su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Yönetmelikte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemileri,

t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor sistemi,
b) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,

f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazları'ndan bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişini bozan gemi,

g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,

h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,

i) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari ya da adli mercilerince araştırma, soruşturma ya da kovuşturma yapılması gereken gemi, anlamında kullanılmıştır.

Trafik ayırım düzeni ve sınırları

MADDE 3

Türk Boğazları ile yaklaşmalarında, Ek 1'de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına

l) TÜBRAP: Seyir Planı-1 ve 2 ile Mevkii Raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor Sistemi,

m) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridini,

n) Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi: Türk Boğazlarında ilgili ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğinin artırılması amacı ile Bakanlık/İdare tarafından kurulmuş, İstanbul ve Çanakkale'de olmak üzere iki ayrı merkeze sahip Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini,

o) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazlarından bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişini bozan gemiyi,

ö) Uğraksız geçen gemi: Seyri, Türk Boğazlarında bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazlarına girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemiyi,

p) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemiyi,

r) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazlarında çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari ya da adli mercilerince araştırma, soruşturma ya da kovuşturma yapılması gereken gemiyi, ifade eder.

Trafik ayırım düzeni ve sınırları

MADDE 4

(1) Türk Boğazları ile yaklaşmalarında, WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanan ve bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-1'de

göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Türk Boğazları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları aşağıda gösterilmiştir.

Kuzeyde:

41° 16'N 028° 55'E

41° 21'N 028° 55'E

41° 21'N 029° 16'E

41° 14'N 029° 16'E

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

40°05'N 026°11'E

40°02'N 025°55'E

39°50'N 025°53'E

39°44'N 025°55'E

39°44'N 026°09'E

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırı.

belirtilen, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzeni tesis edilmiştir.

(2) Türk Boğazlarında uygulanacak trafik ayırım düzeni sınırları aşağıda gösterilmiştir. Kuzeyde;

a) 41° 16'.330 K, 028° 54'.974 D

b) 41° 20'.944 K, 028° 54'.974 D

c) 41° 20'.944 K, 029° 15'.974 D

ç) 41° 13'.830' K, 029° 15'.974 D noktalarını birleştiren hat,

Güneyde;

a) 40° 05'.021 K, 26° 11'.394 D

b) 40° 0T.940 K, 25°54'.970 D

c) 39° 49'.940 K, 25° 52'.970 D

ç) 39° 43'.940 K, 25° 54'.970 D

d) 39° 43'.940 K, 26° 09'. 129 D noktalarını birleştiren hattır.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi

MADDE 5

(1) Bakanlık/İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi'ni kurar.

Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri

MADDE 5

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler,

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.

4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprüüstü ile baş, kıç, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.

Türk Boğazlarından geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri

MADDE 6

(1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına girecek bütün gemiler;

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

b) Gemi kaptanları **7'nci maddenin ikinci fıkrasında** belirtilen Seyir Planı-2'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.

4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprüüstü ile baş, kıç, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi ve çalışır durumda olacaktır.

8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde, gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.

9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.

10) Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kıcı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na girişlerinde başa trimli olmayacaktır.

12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının %5'ini geçmeyecektir.

13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu Tüzük ve Tüzük ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış Türk Boğazları'na ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve

8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde, gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.

9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.

10) Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kıcı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazlarına girişlerinde başa trimli olmayacaktır.

12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının %5'ini geçmeyecektir.

13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu **Yönetmelik ve Yönetmelik ile ilgili** notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış **olacak ve** Türk Boğazlarına ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve

programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

(2) Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, ilgili **TBGTH Merkezine** durumlarını bildireceklerdir. **Bakanlık/İdare**, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de **8 inci** maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)

Türk Boğazlarında Rapor Sistemi (TÜBRAP)

MADDE 6

MADDE 7

a) Seyir Planı-1: Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acentaları İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I vereceklerdir.

(1) Seyir Planı-1 (SP-1) Raporu: Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acentaları İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, **TBGTH Merkezine** yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre **Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş** SP-1 Raporunu vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler SP-1 Raporunu **26'nci** maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I' i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı-1 **Raporunu** kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı-II: (SP-I)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5inci maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli IMO standartlarına göre,

(2) Seyir Planı-2 (SP-2) Raporu: SP-1 Raporunu vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin **6 nci** maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce, ya da 20 **deniz** mili kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile ilgili **TBGTH Merkezine**, şekli IMO standartlarına göre

İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı II'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) Mevki Raporu: Boğazlar'a girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıttıkları bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

d) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazi ve Çanakkale Boğazi'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdare'ce belirlenmiş mevkiilerde vereceklerdir.

Güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler

MADDE 7

Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dâhil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks

Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş SP-2 Raporunu vereceklerdir.

Gemiler SP-2 Raporunu verdikten sonra, **TBGTH Merkezi** tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, SP-2 **Raporu** verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

(3) Mevki Raporu: Türk Boğazlarına girecek olan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 **deniz** mili kala VHF ile giriş tarafındaki **TBGTH Merkezine** kendilerini tanıttıkları bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre **Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş** Mevki Raporunu vereceklerdir.

(4) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazi ve Çanakkale Boğazi'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili **TBGTH Merkezine** içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu **Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş** mevkiilerde vereceklerdir.

(5) Marmara Raporu (MARRAP): TBGTH alanını kullanarak Marmara Denizi'ndeki limanlar arasında seyir yapan veya Marmara Denizi'nde bir limandan kalkıp Boğaz geçişi yapacak olan aktif katılımcı gemiler, TBGTH alanına giriş yaptıkları sektöre VHF ile MARRAP vereceklerdir.

Emniyetli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler

MADDE 8

(1) Türk Boğazlarına girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dâhil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle **emniyetli** seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks

ya da VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

Trafik Kontrol Merkezi; birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sörvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bu bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan geçiş yapabileceğini ya da güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

Kılavuz kaptan işareti

MADDE 8

Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

Uğraksız geçiş işareti

MADDE 9

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir.

Uğraksız geçişini bozan ya da uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları

MADDE 10

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın

ya da VHF ile durumlarını ilgili **TBGTH Merkezine** bildireceklerdir.

(2) **TBGTH Merkezleri**; birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu **6'ncı** maddenin son fıkrasına uyan gemiye sörvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen **TBGTH Merkezi**, bu bilgileri değerlendirerek; ya geminin olağan geçiş yapabileceğini ya da **emniyetli** geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

Kılavuz kaptan işareti

MADDE 9

(1) Türk Boğazlarından kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

Uğraksız geçiş işareti

MADDE 10

(1) Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler, seyirde ve demirde gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir.

Uğraksız geçişini bozan ya da uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları

MADDE 11

(1) Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, **TBGTH Merkezinden** izin almak şartıyla **24 üncü** maddede gösterilen demirleme yerlerinde, ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın

168 saat kalabilirler. İdare gerekli gördüğü hallerde bu süreyi kısaltabilir.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmal, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

Demirleme yerlerinde, birinci fıkrada belirtilen süreden fazla kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demirleme yerlerine demirleyip serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle, uğraksız geçişini bozan gemiler hakkında sağlık, emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

(İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş)

Geçiş için alınacak önlemler

MADDE 11

Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

168 saat kalabilirler. **Bakanlık/İdare** gerekli gördüğü hallerde bu süreyi kısaltabilir.

(2) Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acente teması, yakıt, kumanya ikmal, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

(3) Demirleme yerlerinde birinci fıkrada belirtilen süreden fazla kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demirleme yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemiler hakkında sağlık, emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır

(İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş)

Geçiş için alınacak önlemler

MADDE 12

(1) Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

(2) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

(3) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında seyreden gemilerde, dümen **elde seyredilecek** ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

Dümen tutma feneri

MADDE 12

Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprüüstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız

MADDE 13

Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.

Yetişen gemi

MADDE 14

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Trafik Kontrol Merkezi gemi tipini göz önüne alarak bu mesafeyi artırabilir.

b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol vereceklerini önceden bildireceklerdir.

Dümen tutma feneri

MADDE 13

(1) Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprüüstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız

MADDE 14

(1) Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş hızı, karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, **TBGTH Merkezine** bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.

Yetişen gemi

MADDE 15

(1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

(2) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. **TBGTH Merkezi** gemi tipini göz önüne alarak bu mesafeyi arttırabilir.

(3) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.

c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda önden giden yavaş, gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

e) İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

Geçiş sırasında kaza ve arıza

MADDE 15

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili Trafik Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir

Kumanda altında olmayan gemi

MADDE 16

Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

(4) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

(5) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında önden giden yavaş gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, **TBGTH Merkezinden** bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

(6) İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında **ve Çanakkale Boğazı'ndaki köprü ayak bölgelerinde** önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

Geçiş sırasında kaza ve arıza

MADDE 16

(1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, ilgili **TBGTH Merkezine** hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili **TBGTH Merkezince** kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

Kumanda altında olmayan gemi

MADDE 17

(1) **Uluslararası** Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından **geçisi**

Bakanlık/İdare tarafından verilecek özel izne bağlıdır.

Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

Yedekleme

MADDE 17

Güvenli seyir sağlamak için bir gemi ya da cisim, Türk Boğazları'ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör ya da römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

a) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır

c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemi adamı bulunacaktır.

d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

(2) Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu ilgili **TBGTH Merkezine** bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

Yedekleme

MADDE 18

(1) **Emniyetli seyir** sağlamak için bir gemi ya da cisim, Türk Boğazlarından yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör ya da römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

(2) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

(3) **Bakanlık/İdare** gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

(4) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemi adamı bulunacaktır.

(5) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan kalkan gemiler

MADDE 18

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

Trafik ayırım düzeninden ayrılma

MADDE 19

Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Trafiğin geçici olarak durdurulması

MADDE 20

Türk Boğazları'nın bütününde ya da bazı kısımlarında deniz trafiği,

- a) Mücbir sebeplerle,
- b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,
- c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,
- d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde,

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından kalkan gemiler

MADDE 19

(1) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, **TBGTH Merkezine** kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

Trafik ayırım düzeninden ayrılma

MADDE 20

(1) Türk Boğazlarında trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu **TBGTH Merkezine** ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Trafiğin geçici olarak durdurulması

MADDE 21

(1) Türk Boğazlarının bütününde ya da bazı kısımlarında deniz trafiği;

- a) Mücbir sebeplerle,
- b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,
- c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj ve benzeri sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,
- ç) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde,

İdarece geçici olarak durdurulabilir.

Bakanlık/İdare tarafınca geçici olarak durdurulabilir.

İdare bu durdurmanın imkân nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

(2) **Bakanlık/İdare**, bu durdurmanın imkân nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

(3) Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve **TBGTH Merkezlerince** gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

(4) Türk Boğazlarında trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazlarına girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları **Raporlama** Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme

MADDE 21

MADDE 22

Türk Boğazları'nda seyreden:

(1) Türk Boğazlarında seyreden;

a) Uğraksız geçiş yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

a) Uğraksız geçiş yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler, trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretmeye güçlüğü olan gemiler için İdare güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde **seyretme** güçlüğü olan gemiler için **Bakanlık/İdare, emniyetli** geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

(2) **Birinci fıkranın** (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

Derin su çekimli gemiler

MADDE 22

Türk Boğazları'nda geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, Trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme yerleri

MADDE 23

Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri 'dedir.

b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri 'dedir.

c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri 'dedir.

d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri' dir.

Derin su çekimli gemiler

MADDE 23

(1) Türk Boğazlarından geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

(2) Türk Boğazlarında seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

(3) Türk Boğazlarında seyreden diğer gemiler, trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme yerleri

MADDE 24

(1) **Türk Boğazlarından geçiş yapacak gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir:**

a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri **bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (1)'de gösterilmiştir.**

b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri **bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (2)'de gösterilmiştir.**

c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri **bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (3)'de gösterilmiştir.**

ç) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri **bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (4)'de gösterilmiştir.**

e) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri 'dadır.

İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkileri tesis edebilir.

a, b, c ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı hükümler

MADDE 24

Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, her iki Boğaz için de geçerlidir.

(Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler)

Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler

MADDE 25

a) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-1 raporunu Türk

d) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri **bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (5)'de gösterilmiştir.**

(2) Bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (2)'nin (A) bendinde ve Ek-2 (4)'de belirtilen demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır. Bakanlık/İdare; sevir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğine yönelik risk oluştuğunun değerlendirildiği durumlarda, diğer demirleme yerlerine de kılavuz kaptanla demirleme zorunluluğu getirebilir.

(3) Bakanlık/İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkileri tesis edebilir.

(4) Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

(5) Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2,5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı hükümler

MADDE 25

(1) Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere her iki Boğaz için de geçerlidir.

(Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler)

Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler

MADDE 26

(1) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-1 Raporunu Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce, boyları 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-1 raporunu Türk

Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b)Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz 3506 önünde bulundurarak, Türk Boğazları'ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine ya da kaptanına bildirir: bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu vereceklerdir

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlar'dan içeri alınmaz.

Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce; ilgili **TBGTH Merkezine** vereceklerdir.

(2) Boyları **300 metre** ve daha büyük olan gemilerin donatanı ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında **Bakanlığa/İdareye**, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. **TBGTH Merkezi** ve gerektiğinde **Bakanlık/İdare**, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazlarının morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal, **deniz** ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazlarından **emniyetli** bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine ya da kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu vereceklerdir.

(3) **TBGTH Merkezleri, birinci ve ikinci fıkralarda** belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin **emniyetli** geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım düzeni içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

(4) Tehlikeli yük taşıyan, **birinci ve ikinci fıkralarda** belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na kuzeyden girdiğinde **15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nü**, güneyden girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar **aynı nitelikte başka bir gemi İstanbul Boğazı'ndan içeri alınmaz.** Çanakkale Boğazı'nda ise önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi **Çanakkale Boğazı'ndan içeri alınmaz. Ancak Çanakkale Boğazı geçişi için bekleyen gemi trafiğindeki yoğunluğu ve demir yerlerinde oluşabilecek riskleri azaltmak amacıyla, Çanakkale TBGTH Merkezi tarafından**

Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler

MADDE 26

Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak İsteyen

- a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,
- b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,
- c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler,

seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca İdareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri iletceklerdir.

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, İdarenin, gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufku her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

gerekli emniyet tedbirlerinin alınması, 6 deniz mili mesafeye kadar aynı nitelikte başka bir geminin Boğazdan içeri alınmaması ve bu gemiye yaklaştırılmaması şartıyla geçici süre ile trafik planlaması yapılabilir.

Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler

MADDE 27

(1) Türk Boğazlarından geçiş yapmak isteyen;

- a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,
- b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,
- c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler,

seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca **Bakanlığa/İdareye** taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri iletceklerdir.

(2) Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, **Bakanlığın/İdarenin**, gemilerin Türk Boğazlarından **emniyetli** geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

(3) Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufku her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

Kılavuz kaptan alma

MADDE 27

Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

Usulsüz bağlama ve demirleme

MADDE 28

Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırılır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentasından alınır.

Kılavuz kaptan alma

MADDE 28

(1) **TBGTH Merkezlerince**, Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere **seyir emniyeti ile** can, mal, **deniz** ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

(2) Türk Boğazlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Bakanlık adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bu yetkisini devredemez.

Usulsüz bağlama ve demirleme

MADDE 29

(1) Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırılır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.

(2) Trafik ayırım düzeni içinde büyük bir tehlike durumuyla karşılaşmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen **TBGTH Merkezine** bildirirler. **Bakanlık/İdare**, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.

Yelkenle ve kürekle seyir yasağı

MADDE 30

Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

Bildirim yükümlülüğü ve rapor

MADDE 31

a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Boğazları'nda yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

Hava çekimi

MADDE 33

İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz aşıklarına özen göstereceklerdir.

Yelkenle ve kürekle seyir yasağı

MADDE 31

(1) Türk Boğazlarında trafik ayırım düzeni içinde yelkenle ve kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları Bakanlık/İdare'nin iznine tabidir.

Bildirim yükümlülüğü ve rapor

MADDE 32

(1) Türk Boğazlarında trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları ilgili TBGTH Merkezine bildirmek zorundadır.

(2) Türk Boğazlarında yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal ilgili TBGTH Merkezine bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

(3) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir emniyeti bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal ilgili TBGTH Merkezine bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

Hava çekimi

MADDE 33

(1) Boğazlardan trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir emniyeti ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir.

Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

(2) Hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler İstanbul Boğazı'ndan, **hava çekimi 70 metre ve daha yüksek olan gemiler Çanakkale Boğazı'ndan geçmeyecektir.**

(3) İstanbul Boğazı için hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, **Çanakkale Boğazı için 66 metre ile 70 metre arasında** olan gemilere, rotalarını korumaları için Bakanlığın/İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

(4) Üçüncü fıkrada belirtilen gemilerin 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 emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği gözetilerek, söz konusu gemilerin Türk Boğazlarından emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları tespit edilerek ilgili Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir.

İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

MADDE 32

İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

(1) 41° 16'N 028° 55'E

(2) 41° 21'N 028° 55'E

(3) 41° 21'N 029° 16'E

(4) 41° 14'N 029° 16'E noktaları.

İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

MADDE 34

(1) İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

a) 41° 16'.330 K, 028° 54'.974 D

b) 41° 20'.944 K, 028° 54'.974 D

c) 41° 20'.944 K, 029° 15'.974 D

ç) 41° 13'.830 K, 029° 15'.974 D

Güneyde;

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Yerel deniz trafiği

MADDE 34

Kuzeyde Türkeli Feneri'nden, Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

MADDE 35

a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında ya da Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir. Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak

noktalarını birleştiren hat,

Güneyde;

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birleştiren **hattır**.

Yerel deniz trafiği

MADDE 35

(1) Kuzeyde Türkeli Feneri'nden Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda; Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları, trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler, Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

MADDE 36

(1) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında ya da Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir. Ancak yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini **TBGTH Merkezinin** tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

öngöreceği rönorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında ya da Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

MADDE 36

İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan

(2) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında ya da Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

(3) TBGTH Merkezi, akıntılarla ilgili durumları gemilere ve ilgililere duyurur.

(4) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine **TBGTH Merkezince**, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

MADDE 37

(1) **TBGTH Merkezince**, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

(2) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazlardan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

(3) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Tehlikeli yük taşıyan gemiler,

gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecektir.

c) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde İstanbul Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

MADDE 37

İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15, 15N-29, 94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41, 48N-29, 52E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler **Boğazlara alınmayacaktır.**

(4) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde **TBGTH Merkezince** geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

(5) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine **TBGTH Merkezince** bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

MADDE 38

(1) İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır. **(Koordinatlar, WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmıştır.)**

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında kılavuz kaptan alma yeri; **41°15'.093K-29°07'.914D** mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Karadeniz tarafında kılavuz kaptan **bırakma** yeri; **41° 14'.423 K - 29° 092494 D** mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40°55' , 28N-28°58' , 75 E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40°56' , 52N-28°54' , 70E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanları alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından İstanbul Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve

3) Marmara tarafında kılavuz kaptan alma yeri; **40° 552223 K - 28° 582724 D** mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

4) Marmara tarafında kılavuz kaptan **bırakma** yeri; **40° 562463 K - 28° 542674 D** mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, Boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından İstanbul Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını, yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

(2) **Bakanlık/İdare tarafından** deniz trafiği ve seyir **emniyetinin** gerektirdiği hallerde,

çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

MADDE 38

İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri

MADDE 39

İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

Acenta ile buluşma yerleri

MADDE 40

İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapabilirler.

kılavuz kaptan alma ve **bırakma** yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

MADDE 39

(1) İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri, gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri

MADDE 40

(1) İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir **emniyetini** etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler **TBGTH Merkezince** belirlenir ve gemilere bildirilir.

Acente ile buluşma yerleri

MADDE 41

(1) İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler, demir yerleri dışında acente ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, **TBGTH Merkezinden** izin alarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde, Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde, acente teması yapabilirler.

(Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar)

Sınırlar

MADDE 41

Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırları;

Kuzeyde:

(1) 40° 37'N 027°11'E,

(2) 40° 27'N 027°09'E,

Güneyde:

(1) 40° 05'N 026°11'E

(2) 40° 02'N 025°55'E

(3) 39° 50'N 025°53'E

(4) 39° 44'N 025°55'E

(5) 39° 44'N 026°09'E

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Yerel deniz trafiği

MADDE 42

Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çarpamaz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili

(Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar)

Sınırlar

MADDE 42

(1) Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

a) 40° 37'.670 K, 27° 10'.740 D

b) 40° 27'.081 K, 27° 09'.263 D noktalarını birleştiren hat,

Güneyde;

a) 40° 05'.021 K, 26° 11'.394 D

b) 40° 0F.940 K, 25° 54'.970 D

c) 39° 49'.940 K, 25° 52'.970 D

ç) 39° 43'.940 K, 25° 54'.970 D

d) 39° 43'.940 K, 26° 09'. 129 D noktalarını birleştiren hattır.

Yerel deniz trafiği

MADDE 43

(1) Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler, Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çarpamaz vermeyeceklerdir. Ancak çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili

Hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

MADDE 43

a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/ römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'A göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

MADDE 44

(1) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir. Ancak yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini **TBGTH Merkezinin** tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

(2) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

(3) **TBGTH Merkezi**, akıntılarla ilgili durumları gemilere ve ilgililere duyurur.

(4) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine **TBGTH Merkezince**, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

MADDE 44

İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir.

c) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

MADDE 45

Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

Görüş uzaklığı

MADDE 45

(1) **TBGTH Merkezince**, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

(2) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

(3) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir.

(4) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

(5) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine **TBGTH Merkezince**, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

MADDE 46

(1) Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır. **(Koordinatlar WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmıştır.)**

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

kaptan alma yeri: 40 45N-26, 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40, 55N-26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40, 70N-26, 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40, 05N-26, 10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Boğazı dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında kılavuz kaptan alma yeri; **40° 00'.390 K - 26° 08'.120 D** mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Feneri'nden geçen boylam arasında, kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Ege tarafında kılavuz kaptan **bırakma** yeri; **40° 01'.490 K - 26° 08M70 D** mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Feneri'nden geçen boylam arasında, güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

3) Marmara tarafında kılavuz kaptan alma yeri; **40° 25'.642 K - 26° 44'. 121 D** mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

4) Marmara tarafında kılavuz kaptan **bırakma** yeri; **40° 24'.991 K - 26° 44'.071 D** mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Boğazı dışından limana gelen gemiler, Boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, Boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışında gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerine alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

MADDE 46

Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde; geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

Sağlık denetimleri

MADDE 47

Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını, yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

(2) **Bakanlık / İdare'ce**, deniz trafiği ve seyir **emniyetinin** gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve **bırakma** yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

MADDE 47

(1) Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri, gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

Sağlık denetimleri

MADDE 48

(1) Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir emniyetini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler **TBGTH Merkezince** belirlenir ve bildirilir.

Acenta ile buluşma yerleri

MADDE 48

Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar.

Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapılabilirler.

Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayırık tutulan gemiler

MADDE 49

Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12,15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6 ncı maddenin(a) bendi uygulanmaz.

Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı

MADDE 50

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler Montreux Sözleşmesi'nin öngördüğü özgür geçiş hakkından yararlanırlar; bunlar dışındaki gemiler masum geçiş hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma zorunluluğu dâhil tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdür.

Tüzük hükümlerine aykırı davranış

MADDE 51

Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi

Acente ile buluşma yerleri

MADDE 49

(1) Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acente ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde **TBGTH Merkezinden** izin alarak kendi trafik şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acente teması yapılabilirler.

Yönetmelik hükümlerinin bir kısmından ayırık tutulan gemiler

MADDE 50

(1) Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine, bu **Yönetmelik** hükümlerinin **6, 10, 11, 12,13, 16,22, 26, 27, 28, 32, 39, 40, 47, 48 ve 51** inci maddeleri ve **7 nci maddenin birinci fıkrası** uygulanmaz.

Yönetmelik hükümlerine aykırı davranış

MADDE 51

(1) Bu **Yönetmelik** hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına **ilişkin gerekli tedbirler**

adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

alınır ve ilgili mevzuat kapsamında işlem yapılır.

Yürürlükten kaldırılan hükümler

MADDE 52

23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

Yürürlük

MADDE 53

T.C. Anayasa'nın 115 nci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 52

(1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 54

Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

MADDE 53

(1) Bu Yönetmelik hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.