



Ek-2

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;

- a) AAKKM: Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezini,
- b) Askeri gemi: Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin “Savaş Gemileri” başlıklı Kısım-II’inde yazılı olan gemileri,
- c) Bakanlık: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,
- ç) Başkılavuz kaptan: Başkılavuz kaptan olarak görevlendirilen kılavuz kaptanları,
- d) Boğazlar: İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını,
- e) Boğaz geçişi: Yönetmeliğin 38 inci ve 46 ncı maddeleri ile belirlenmiş olan İstanbul Boğazı kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri ile Çanakkale Boğazı kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri arasında yapılan Boğaz seyrini,
- f) Bölge liman başkanlığı: Bakanlık taşra birimi olan bölge liman başkanlıklarını,
- g) Deniz kazası: Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve ölüm, yaralanma, kaybolma, batma, maddi hasara uğrama, karaya oturma/kıyı şeridinde temas, kıyı veya açık deniz yapısına veya başka bir gemiye çatma veya başka bir gemiyle çatışma, gemilerin uğradıkları hasardan kaynaklanan ciddi çevre kirliliği oluşması veya ciddi çevre kirliliği ihtimalinin ortaya çıkması ile sonuçlanan bir olay veya olaylar silsilesini,
- 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 Resmî 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,

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 nesneleri taşıyan gemileri,

3) Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodu (IMSBC) Lahika-I'de verilen yüklerden Dökme Yük Sevkiyat Adı'nda UN numarası olan dökme yükleri taşıyan gemileri,

4) Dökme Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kod (IBC) Bölüm 17'de verilen tablonun "hazards (zararlılar)" başlıklı "d" sütununda "S" veya "S/P" ibaresi bulunan sıvı dökme maddeleri taşıyan gemileri,

5) Dökme Halde Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kodu (IGC) Bölüm 19'da verilen gaz halindeki maddeleri taşıyan gemileri,

6) 1, 4 veya 5 inci alt bentlerde belirtilen yükleri tahliye ettikten sonra Boğazları kullanan gemileri,

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.

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 yetiştığı 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 artış ve azalışlarına izin verebilir.

Teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler

MADDE 5- (1) Marmara Denizi'nden girişler de dâhil olmak üzere Boğazlara girişten önce, Yönetmeliğin 6 ncı maddesinde belirtilen teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin Boğaz geçişleri, bölge liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından yapılacak sörvey neticesinde geminin söz konusu eksikliğinin giderildiği ve Boğaz geçişine engel bir durum olmadığının 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 sörveylerinin uzaktan yapılmasına (remote survey) yönelik şartlar İdare tarafından belirlenir.

(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 çarmıhlarından 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 komisyonsuz geçişler için bölge liman başkanlıkları ilave tedbir almaya her zaman yetkilidir.

(6) **(Ek fıkra: 23/12/2024-2396435 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** Gemiye katılacak kılavuz kaptanın pilot çarmıhını kurallara uygun bulmadığı durumlarda transfer iptal edilerek, mümkünse uygunsuzluğun video ve resimleriyle birlikte varsa dokümanlar kılavuz kaptanca liman başkanlığına en kısa sürede bildirilir ve GTH merkezine transferin iptal edildiği bildirilerek geminin Boğaz geçişi iptal edilir. KEGM, uygunsuzluğu ve görüntüleri, idari yaptırım değerlendirmesi için ilgili Bölge Liman Başkanlığına gönderir. Uygun pilot çarmıhını hazırlayan gemi, liman başkanlığına ve GTH Merkezine bilgi vererek tekrar planlamaya dahil edilir.

İlave geçiş kurallarına tabi gemiler

MADDE 6- (1) Yolcu **(Ek ibare: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** ve konteyner gemileri hariç tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler, iterek veya **(Değişik ibare: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** çekerek yapılacak yedekli geçişler ile boylarına



bakılmaksızın platform, yüzer havuz vb. su araçlarının Boğaz geçişleri gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olmak üzere aşağıdaki ilave kurallara tabidir. Tam boyu 300 metre ve üzeri olan yolcu (**Ek ibare: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru**) ve konteyner 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) (**Değişik: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru**) 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 geçişleri Nara-Kilitbahir Burnu arasında karşılaştırılmamak şartıyla bu Yönergenin 16 ncı maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde tanımlı gemiler ile tam boyu 150 metreden küçük kılavuz kaptan olarak geçmek isteyen gemiler karşı yönden alınacak şekilde planlanabilir. Bu gemilerin kaptanları, donatanları ya da İdare tarafından yetkilendirilmiş acenteleri yarım saati aşacak bir gecikme veya erken gelme olması durumunda en geç 6 saat öncesinden, bu hususu TBGTH Merkezine bildirir.

(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.

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.

g) **(Ek fıkra: 23/12/2024-2396435 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** Toplam yedek boyu **(Değişik ibare: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** 120 metreye kadar olan denizaltı su hizmetleri ve liman inşaatı yapan firmalara ait Türk bayraklı römorkörlerle yedeklenen kazık dubası, vinçli duba, çamur dubası vb. deniz vasıtalarının acenteleri ilgili bölge liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olacaksa sadece İstanbul Bölge Liman Başkanlığına müracaat ederek bildirimli geçiş şartlarının belirlenmesini talep ederler. Bildirimli geçiş yapacak yedekliler meteorolojik şartlar dikkate alınarak Boğaz içerisinde karaya göre en az 4 mil/saat sürat yapacak şekilde ve gündüz geçiş yaparlar.

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.

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

f) **Mülga: 23/12/2024-2396435 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)**

(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 **(Ek ibare: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** boş veya amonyak taşıyan LPG gemileri Çanakkale Boğaz geçişlerini gece dâhil kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde gerçekleştirirler.

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

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

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

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

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

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

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

Yerel deniz trafiği

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

Türk Boğazlarında rapor sistemi

MADDE 12- (1) Boğazlardan geçmek isteyen gemiler, kaptanları, donatanları ya da İdare tarafından yetkilendirilmiş acenteleri vasıtasıyla Yönetmelikte belirtilen sürelerle uygun şekilde, şekli İdare tarafından belirlenen Seyir Planı-1 (SP-1) Raporunu ve gemi kaptanı tarafından doldurulan **(Değişik ibare: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** Türk bayraklı gemiler için örneği Ek-2’de yer alan, yabancı bayraklı gemiler için ise örneği Ek-3’de yer alan kontrol listesini İdare tarafından kurulan sistem üzerinden bildirir.

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

(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 İdare 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 İdare’ye bildirilir.

P&I Sigortası

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

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

b) Verilen hizmet bedellerini,

c) Çevreye verilen zararların tazminini,



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

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

(2) Yedek çeken 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 limanın 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 alarak bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör alınarak yapılır.

2) Boğazda seyir halindeyken karşı akıntı durumunda, karaya göre gemi hızı 4 mil/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.

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.

a) **(Değişik ibare: 23/12/2024-2396435 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** Ro-Ro, konteyner ve dökme yük gemileri hariç olmak üzere bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (t) bendinde belirtilen tam boyu 200 metre ve üstü gemiler.

b) Yedekli geçiş yapan tüm gemiler.

c) İlave geçiş şartlarına tabi gemiler.

ç) Tam boyları 250 metre ve üstü tüm gemiler.

d) Derin su çekimli gemiler.

(2) 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.

a) Birinci fıkrada belirtilen gemiler hariç olmak üzere tam boyları 200 metreden 250 metreye kadar olan tüm gemiler,

b) 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.

a) 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.

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) **(Değişik: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** Aşağıda özellikleri verilen gemilerin Çanakkale Boğazı geçişlerini gündüz, kılavuz kaptan olarak ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendi ile 9 uncu maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi ve ikinci fıkrasının (c) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

a) Bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (t) bendinin (1), (4), (5) ve (6) numaralı alt bentlerinde belirtilen tam boyu 200 metre ve üstü gemiler,

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

c) Derin su çekimli gemiler,

ç) Bildirimli hariç yedekli geçiş yapan gemiler,

d) İlave geçiş şartlarına tabi gemiler.

(5) **(Ek fıkra: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** Aşağıda özellikleri verilen gemilerin Çanakkale Boğazı geçişlerini gece dahil, kılavuz kaptan olarak ve bu Yönergenin 7 inci



maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir,

a) Bu Yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (t) bendinin (3) numaralı alt bendinde belirtilen tam boyu 200 metre ve üstü gemiler,

b) Yolcu gemileri hariç olmak üzere tam boyu 250 metre ve üstü tehlikeli yük taşımayan tüm gemiler,

c) Bu yönergenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (t) bendinin (2) numaralı alt bendinde belirtilen tam boyu 250 metre ve üstü gemiler.

(6) **(Değişik: 23/12/2024-2396435 sayılı Bakanlık Makamı Oluru) (Değişik: 1/10/2025-3086827 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** Tam boyları 200 metre ile 300 metre arasında olan diğer tüm gemilerin Çanakkale Boğazı geçişlerini kılavuz kaptan alarak gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

(7) 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.

(8) 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.

(9) Yedinci fıkrafta 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.

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

(11) 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 olarak 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.

(4) **(Ek fıkra: 23/12/2024-2396435 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)** Stratejik önemi haiz ülkemiz petrol rafinerilerine, LNG/LPG terminallerine veya enerji santrallerine dolu olarak gelen gemilerin yanaşacakları liman tesisleri tarafından, tersanelere tamir, bakım, onarım amacıyla gelen ve yazılı anlaşması bulunan gemilerle ilgili tersaneler tarafından resmi başvurularına istinaden İdare tarafından yapılacak değerlendirme neticesine göre Boğaz geçiş önceliği verilebilir. Bu başvurular İdareye, gemilerin Boğaz geçişlerinden en az 48 saat önce yapılmalıdır.

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 mevkielelerinde 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, İdare tarafından veya klas kuruluşlarınca yapılacak sörvey sonucuna istinaden Komisyonca belirlenecek ilave geçiş şartları ile sağlanır.

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

a) 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) hazırlatır. Sörvey Raporunun hazırlanması aşamasında, deniz kazasının şekli ve niteliği ile oturma pozisyonu, dip yapısı, geminin konumu, manevra kabiliyeti, çevre kirliliği riski ve mevcut deniz trafiği gibi hususlar göz önünde bulundurulur.

3) İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişlerine 2 mil mesafe dışında kalan alanda meydana gelen deniz kazası durumlarında; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanmasına yönelik operasyonların yapılmasını müteakip gemiyi/gemileri, ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında sörveylerinin yapılabilmesi için uygun bir yere (demir yeri, tersane, rıhtım vb.) aldırır. Kaza yerine ulaşım imkânları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan alınarak ve römorkör eşliğinde yapılmasını sağlar.

4) Boğaz içerisinde arıza yaparak veya başka bir deniz olayına istinaden demirlemek zorunda kalan gemileri eğer trafik ayırım düzeni içinde ise resen uygun bir demir yerine aldırır. Trafik ayırım



düzeni ve demir yerleri dışında ve diğer gemilerin geçişine mâni olmayacak bir mevkiye 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 olmadığının tespiti durumunda, Yönetmeliğin 16 ncı maddesine dayanarak, kılavuz kaptan alınarak ve gerek görüldüğü takdirde römorkör refakatinde Boğazdan geçişine izin verir. Bu süre içerisinde arızasını veya deniz olayını düzeltemeyen gemileri ise resen Boğaz dışında uygun bir demir yerine aldırır. 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 olmadığının belirlenmesi üzerine ilgili bölge liman başkanlığının izniyle gemiye seyir müsaadesi verilir.

7) Geminin Marmara Denizde Trafik Ayırım Düzeni içindeki arıza veya deniz olayı durumlarında, bu sorunun giderilmesi için bulunduğu mevki de göz önünde bulundurularak en fazla 4 saat süre verilir. Bu sürenin sonunda geminin arızasını veya deniz olayını düzeltememiş olması veya trafik ayırım düzeni içinde kalarak seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturması durumu değerlendirilerek gerekirse kılavuz kaptan ve bu Yönergenin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen sayıda ve güçte römorkör göndererek geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Marmara Denizi'nde arıza yapan ve arızasını giderdikten sonra Marmara Denizi içindeki herhangi bir Türk limanına giden gemiye varış bölge liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından **(Ek ibare: 23/12/2024-2396435 sayılı Bakanlık Makamı Oluru)**, gemi Boğaz geçişi yapacak ise geçiş yapacağı Boğazın bölge liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından sörvey yaptırılır.

8) Boğazlar ile Yönetmelikte belirtilen demir yerlerindeki deniz kazalarında durumu değerlendirilerek gemiye/ gemilere resen kurtarma hizmeti verdirebilir. Bu durumlarda, KEGM tarafından su altı sörveyleri 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 gerçekleşiyse 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.

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.

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.

**EK-1****SÖRVEY RAPORU / SURVEY REPORT**

1	GEMİNİN ADI/ÇAGRI İŞARETİ (Ship's name / Call Sign)		2	MİLLİYETİ (Nationality)	
3	BAĞLAMA LİMANI (Port of Registry)		4	SAHİPLERİ (Owners)	
5	GEMİNİN TİPİ (Type of Ship)	6	İNŞAA TARİHİ (Date of Built)		
7	GROS TONAJI (Grosstonnage)	8	NET TONAJI (Nettonnage)	9	KAPTANIN ADI (Master's Name)
10	DWT:	11	TPC: (Ton per cm):	12	KLAS KURULUŞU (Classification society)
13	MÜRETTEBAT ADEDİ (Number of crew)	14	YOLCU ADEDİ (Number of passengers)	15	TEKNE SİGORTASI (Where&bywhom insured)
16	KALKIŞ LİMANI (Departure Port)			17	KALKIŞ LİMANINDAKİ DENİZ SUYU YOĞUNLUĞU (Sea density at departure port)
18	VARİŞ LİMANI (Destination Port)			19	GEMİDE MEVCUT YÜKÜN MİKTARI VE CİNSİ (Kind and quantity of Cargo on board)
20	GEMİDEKİ MEVCUT SU, YAKIT VE YAG MİKTARI (Bunkers on board)				
	F.W:	F.O:		21	BALAST MİKTARI (Total Ballast On board)
	D.O:	L.O:			
22	OLAY MEVKİSİ (Exact position of stranding)			23	GEMİNİN SU ALIP ALMADIĞI, GEMİ POMPALARININ GİREN SUYU YENİP - YENEMEDİĞİ VE SUYU NEREDEN ALDIĞI (Whether vessel is making any water and if so state locality and whether ships own pumps can control the leakage)
24	OLAY ANINDAKİ GEMİ SÜRATİ (Prestranding Speed)				
25	OLAYIN TARİH VE SAATİ (Date and time of stranding)				
26	OTURMA HALİNDE GEMİ PRUVASI İLE DAHA SONRA PRUVASINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER (Ships heading at the time of stranding and whether it has altered subsequently)				
27	GEMİNİN OTURMADAN ÖNCE ÇEKTİĞİ SU (Drafts before stranding)	İSKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	28	GEMİDE MEYİL OLUP OLMADIĞI / VARSA MİKTARI (Listing if any / amount)
	BAŞ VASAT KIÇ				DENİZ KAZASINDAN ÖNCE Before the casualty
					DENİZ KAZASINDAN SONRA After the casualty
30	GEMİNİN OTURDUKTAN SONRA ÇEKTİĞİ SU (Drafts after stranding)	İSKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	29	OLAY ANINDAKİ VE ŞU ANA KADARKİ HAVANIN DURUMU (Weather at time of stranding and up to the present time)
	BAŞ VASAT KIÇ				
31	ŞU ANA KADAR BOŞALTIM OLUP OLMADIĞI / OLDU İSE MİKTARI (Whether any discharge operation carried out up to now / amount of discharging)			32	DENİZ KAZASI KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİ Evet / Hayır (Oil Pollution observed from casualty. Yes/No)

GEMİ KAPTANI
(Master)

LİMAN BAŞKANI ADINA
(On Behalf of Harbour Master)



Kaptan Beyanı

KAPTANIN DİKKATİNE

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

Hiçbir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik alınacak tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları (balast, kargo tahliyesi/transferi, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler) kesinlikle yapılmaz ve ilgili TBGTH Merkezinin talimatları/tavsiyeleri uygulanır.

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

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

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

Son su altı durumu, balıkadamlar tarafından kontrol edildikten sonra geminizin durumunun ve kondisyonunun, bulunduğu mahalde, herhangi bir tehlike arz etmemesi durumunda Kurtarma Uzmanı tarafından geminizi teslim almanız istenecektir.

Gerekli sörveylerin tamamlanması ve verilen hizmet bedelinin tahsil edilmesi/garanti altına alınmasından sonra geminin seyrine izin verilecektir.

Yukarıdaki bilgiyi okudum ve anladım. Bu nedenle aksi herhangi bir eylem tümüyle benim sorumluluğumda olacaktır.

FOR THE ATTENTION TO THE MASTER

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

Except the measures, which will be taken without using any chemical substances in order to prevent marine pollution, you are not allowed to do salvage operations (Ballast or cargo transfers, run the engines etc). Just follow the VTS's instructions/advices.

In order to make the necessary surveys, port state surveyors and according to the casualty circumstances scuba divers and technical team will be sent to your ship. Port Authorities will prepare their own checklists by getting necessary information from you about the vessel.

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

In case of stranding you are not allowed to run the engines and propeller, ballasting / deballasting operations, cargo operations or any other movements which will spoil the ships position before submitting the salvage plan.

After the bottom conditions and the hull of the vessel checked by the divers if your vessel is in good condition and free of risks on that location, you will be asked to take over your vessel by the salvage master.

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

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



EK-2

TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇECEK GEMİLERİN TEKNİK DURUMLARINA YÖNELİK KONTROL LİSTESİ

(İstanbul Boğazı) ☐ (Çanakkale Boğazı) ☐ (İstanbul ve Çanakkale Boğazları) ☐

Gemi Adı:		Tipi:	
IMO / MMSI:		Acentesi:	

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

GEMİ KAPTANI

- *Gemiler Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.*
- *Gemi kaptanları SP2'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan yukarıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır. Gemiye katılan kılavuz kaptan bu hususu teyit edecektir.*
- *Türk Boğazlarına girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dâhil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler ile yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları; telefon, faks ya da VHF ile durumlarını TBGTH Merkezine bildireceklerdir. Bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemilere yasal işlem uygulanacaktır.*

**EK-3**

**CHECK LIST FOR TECHNICAL CONDITIONS
OF SHIPS PASSING THROUGH THE TURKISH STRAITS**

(İstanbul Strait) ☐ (Çanakkale Strait) ☐ (İstanbul Strait and Çanakkale Strait) ☐

Ship's Name:		Type:	
IMO/MMSI:		Agent:	

CHECKS	YES	NO	EXPLANATION
Are main and auxiliary engines ready for use for an immediate maneuvering?			
Are auxiliary generators ready for use for an immediate back up?			
Are main and auxiliary rudders, compass and radars in working condition? (during strait passage at least one crew member should be kept ready in the rudder room)			
Are the bridge propeller revolution meter, rudder and propeller turning angle indicators in working conditions and illuminated?			
Are navigation lights, vessel's horn and bridge equipment in working condition?			
Are VHF equipment in working condition?			
Are windlass and gear in working condition? Are both anchors ready for letting go? (during strait passage at least one crew member should standby in windlass area)			
Are towing ropes, hand lines, rocket gun and hand lines both at bow and stern ready to use? (For ships carrying dangerous cargoes, in addition to the above, one towing wire both at stern and bow should be kept ready for use)			
Is the vessel trimmed by stern? (Excessive trim by stern should be avoided in order to prevent propeller and rudder non-efficiency. No vessel should be trimmed by bow during strait passage)			
Is ship's propeller completely submerged? (In case of necessity propeller blade remaining out of sea level should be max 5 pct of propellers diameter)			
Ship must be properly trimmed in such a way that bow and further ahead can be easily seen from the bridge			
Are up-to-date and corrected navigational charts covering Turkish Straits (İstanbul Strait, the Marmara Sea, Çanakkale Strait) available on board?			
Are the vessels manned with crewmembers according to STCW/78-95 agreement covering the standards of seaman training, documentation and watches?			
Are necessary precautions taken for the fighting and responding in case of accident or fire? Is the equipment in this respect in working condition?			

MASTER

- All vessels must be seaworthy according to the flag state and international legislation and regulations.
- Masters, prior to present their SP2, will verify that their vessel is technically fit as per above conditions and will report same on their log book. Boarding pilot will confirm the conformity.
- All vessels, prior to their entrance to the Turkish Straits shall report to the TSVTS Centers by phone, fax or through VHF any technical deficiency including any deficiency on their navigational equipment and any non-compliance to above conditions which may jeopardize their ability to safely navigate. Any vessel failing to report such conditions will be subject to legal action.