

# TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ

Cumhurbaşkanı Kararının Tarihi : 14/08/2019 Sayısı : 1426  
Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi : 15/08/2019 Sayısı : 30859

## BİRİNCİ BÖLÜM

### Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

#### Amaç ve kapsam

**Madde 1-** (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 Kararnamesininin 474 üncü ve 479 uncu maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

#### Tanımlar ve kısaltmalar

**Madde 3-** (1) Bu Yönetmelikte geçen;

- a) Bakanlık/İdare: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,
- 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 kıçı arasındaki, ya da iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluğu,

k) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme gücünü 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 gücünü olan gemileri,

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

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.

## İKİNCİ BÖLÜM Genel Hükümler

### 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 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° 01'.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 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) İşildak 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 savlolaları 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 kışık 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.

(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 Boğazlarında Rapor Sistemi (TÜBRAP)**

**Madde 7-** (1) Seyir Planı-1 (SP-1) Raporu: Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri 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 SP-1 Raporunu 26 ncı maddede belirtilen süreler içinde 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.

(2) Seyir Planı-2 (SP-2) Raporu: SP-1 Raporunu vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 6 ncı 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 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 Boğazı ve Çanakkale Boğazı'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 ilgili TBGTH Merkezine bildireceklerdir.

(2) TBGTH Merkezleri; birinci fıkraya 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. Bakanlık/İdare gerekli gördüğü hallerde bu süreyi kısaltabilir.

(2) Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemiadamı değişimi, izin veya acente teması, yakıt, kumanya ikmali, 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.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından 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 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.

(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 gerçleştirilmeye 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 geçişi Bakanlık/İdare tarafından verilecek özel izne bağlıdır.

(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 gemiadamı bulunacaktır.

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

### **İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından kalkan gemiler**

**Madde 19-** (1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarındaki 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 suüstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,

ç) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde, Bakanlık/İdare tarafınca geçici olarak durdurulabilir.

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

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

(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**

**Madde 22-** (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.

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

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

#### **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 silindirik 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.

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; seyir 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.

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

(2) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatını 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) Konteyner ve Ro Ro gemileri hariç olmak üzere 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 gerekli emniyet tedbirlerinin alınması, 6 deniz mili mesafeye kadar aynı nitelikte başka bir geminin Boğazdan içeri alınmaması ve bu gemiye yaklaşılmaması şartıyla geçici süre ile trafik planlaması yapılabilir.<sup>(1)</sup>

#### **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.

<sup>(1)</sup> 16/12/2020 tarihli ve 31336 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3305 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararının 1 inci maddesiyle, bu fıkranın birinci cümlesinde yer alan "Tehlikeli yük taşıyan" ibaresi "Konteyner ve Ro Ro gemileri hariç olmak üzere tehlikeli yük taşıyan" şeklinde değiştirilmiştir.

(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 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 donatını, işleteni ya da acentesinden alınır.

(2) Trafik ayırım düzeni içinde büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça 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 donatını, işleteni ya da acentesinden alınır.

#### **Çevre kirletme yasağı**

**Madde 30-** (1) Türk Boğazlarından geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

#### **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.

(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.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **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

noktalarını birleştiren hat,

Güneyde;

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterisinde 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/saatın 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.

(2) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saatın 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/saatın 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 Boğazdan 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, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.<sup>(1)</sup>

(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, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza alınmayacaktır.<sup>(1)</sup>

(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'.093 K - 29° 07'.914 D 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° 09'.494 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.

3) Marmara tarafında kılavuz kaptan alma yeri; 40° 55'.223 K - 28° 58'.724 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° 56'.463 K - 28° 54'.674 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, kılavuz kaptan alma ve bırakma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

(1) 16/12/2020 tarihli ve 31336 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3305 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararının 2 nci maddesiyle, ikinci fıkrada yer alan "Boğazlardan" ibaresi "Boğazdan" şeklinde ve üçüncü fıkrada yer alan "Boğazlara" ibaresi "Boğaza" şeklinde değiştirilmiştir.

### **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;

- Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,
- Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde, Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde,  
acente teması yapabilirler.

## **ALTINCI BÖLÜM**

### **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° 01'.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 çapariz vermeyeceklerdir. Ancak çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

#### **Akıntı**

**Madde 44-** (1) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saatin 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 olarak yapabilirler.

(2) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saatin 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/saatin 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 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 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° 08'.170 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 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.

### **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 yapabilirler.

## **YEDİNCİ BÖLÜM**

### **Çeşitli ve Son Hükümler**

### **Yönetmelik hükümlerinin bir kısmından ayrık 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 gemiadamlarına ilişkin gerekli tedbirler alınır ve ilgili mevzuat kapsamında işlem yapılır.

### **Yürürlük**

**Madde 52-** (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

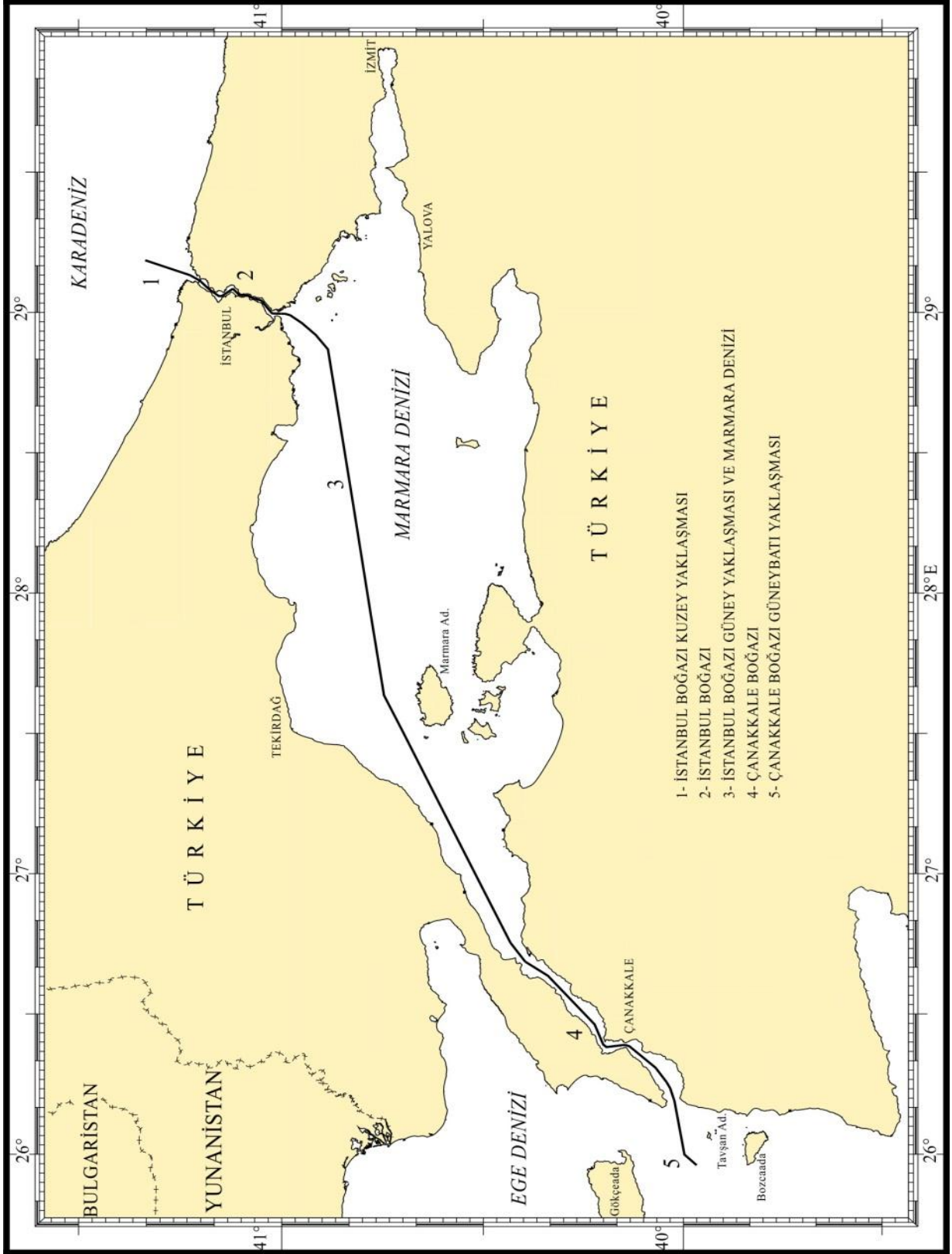
### **Yürütme**

**Madde 53-** (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.

<b>14/8/2019 TARİHLİ VE 1426 SAYILI CUMHURBAŞKANI KARARI İLE YÜRÜRLÜĞE KONULAN YÖNETMELİĞE EK VE DEĞİŞİKLİK GETİREN YÖNETMELİKLERİN YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ TARİHLERİNİ GÖSTEREN TABLO</b>			
<b>Ek ve Değişiklik Getiren Yönetmeliği Yürürlüğe Koyan Yönetmeliğin</b>		<b>14/8/2019 Tarihli ve 1426 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı İle Yürürlüğe Konulan Yönetmeliğin Değişen Maddeleri</b>	<b>Yürürlüğe Giriş Tarihi</b>
<b>Tarihi</b>	<b>Numarası</b>		
15/12/2020	3305	26, 37, Ek 1.4, Ek-2(2), Harita 9	16/12/2020

**EK - 1**  
**TÜRK BOĞAZLARI TRAFİK AYIRIM DÜZENİ**

Not: Trafik Ayırım Düzeni koordinatları WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmıştır.



Harita 1: Türk Boğazları ve Marmara Denizi (Genel)



**EK-1.1**  
**İSTANBUL BOĞAZI KUZEY YAKLAŞMASI**

Trafik Ayırım Düzeninin tanımlanması;

(a) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı Kuzey - Güney yönlü bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

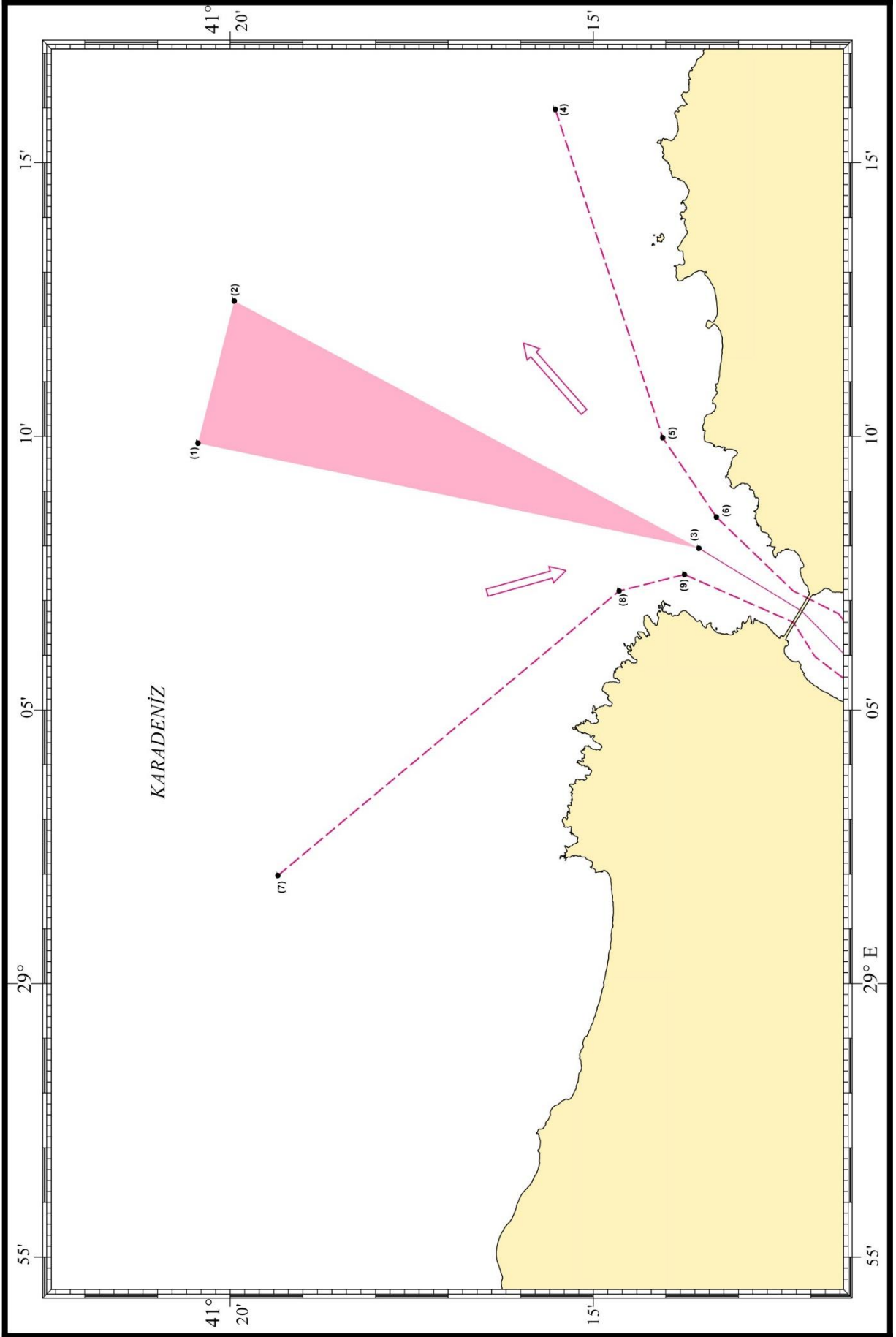
- (1) 41° 20'.443 K, 29° 09'.874 D
- (2) 41° 19'.943 K, 29° 12'.474 D
- (3) 41° 13'.543 K, 29° 07'.954 D

(b) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Kuzeydoğu yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

- (4) 41° 15'.522 K, 29° 15'.974 D
- (5) 41° 14'.043 K, 29° 09'.974 D
- (6) 41° 13'.303 K, 29° 08'.524 D

(c) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

- (7) 41° 19'.343 K, 29° 01'.974 D
- (8) 41° 14'.643 K, 29° 07'.174 D
- (9) 41° 13'.743 K, 29° 07'.474 D



Harita 2: İstanbul Boğazı Kuzey Yaklaşması

**EK-1.2**  
**İSTANBUL BOĞAZI**

1. İstanbul Boğazında ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak amacıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. İstanbul Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması:

Trafik şeritleri Kuzeyde Anadolu feneri–Rumeli fenerini birleştiren hat ile Güneyde Ahırkapı feneri–Kadıköy İnci burnu mendirek fenerini birleştiren hat ve aşağıda koordinatları verilen trafik şeritleri dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. İstanbul Boğazı trafik şeritleri:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat trafik şeritleri orta hattıdır.

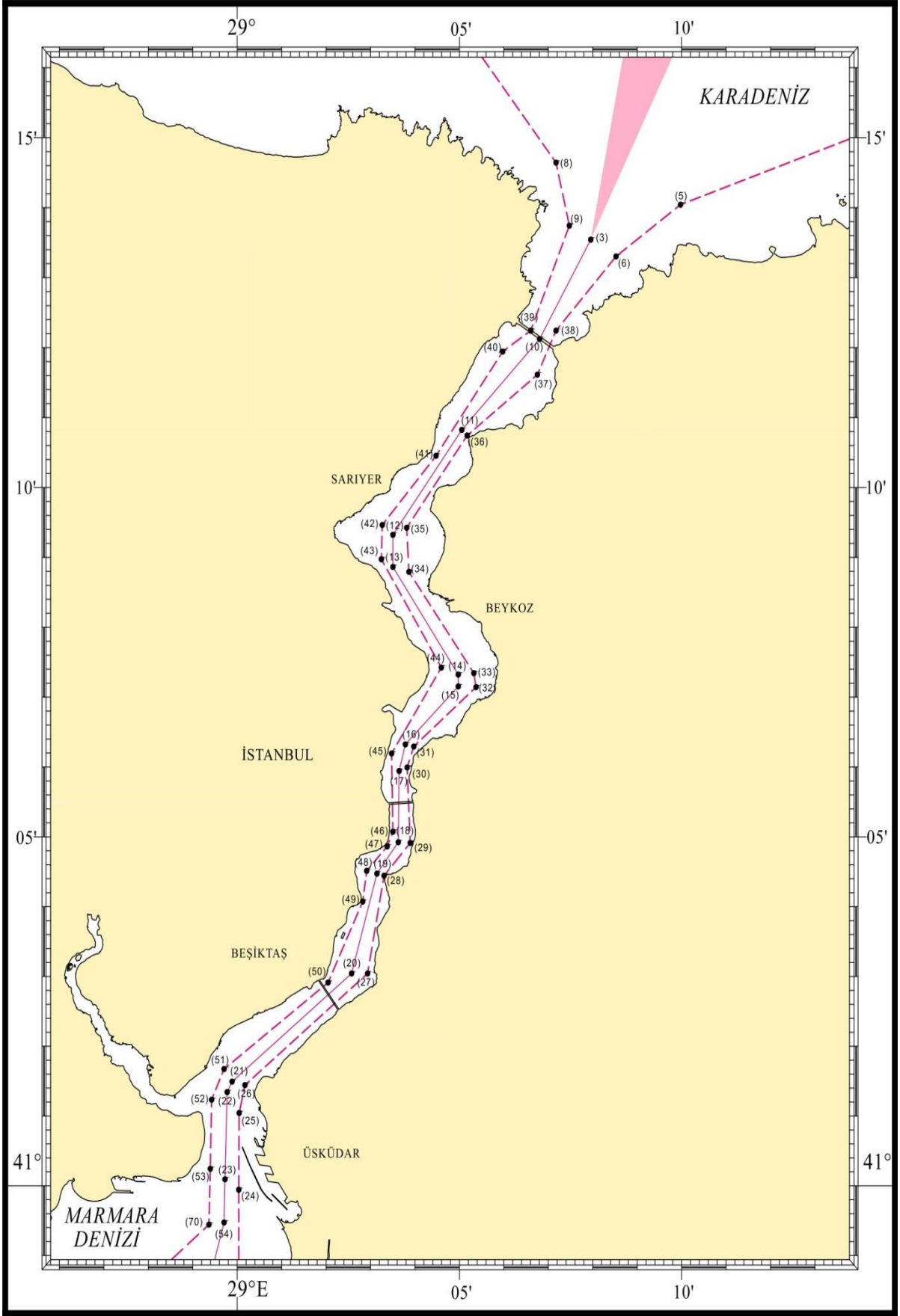
(3)	41° 13'.543 K, 29° 07'.954 D	(17)	41° 05'.943 K, 29° 03'.644 D
(10)	41° 12'.123 K, 29° 06'.804 D	(18)	41° 04'.923 K, 29° 03'.624 D
(11)	41° 10'.823 K, 29° 05'.054 D	(19)	41° 04'.473 K, 29° 03'.144 D
(12)	41° 09'.323 K, 29° 03'.503 D	(20)	41° 03'.043 K, 29° 02'.573 D
(13)	41° 08'.864 K, 29° 03'.503 D	(21)	41° 01'.493 K, 28° 59'.884 D
(14)	41° 07'.323 K, 29° 04'.974 D	(22)	41° 01'.343 K, 28° 59'.774 D
(15)	41° 07'.153 K, 29° 04'.974 D	(23)	41° 00'.093 K, 28° 59'.724 D
(16)	41° 06'.323 K, 29° 03'.784 D		

(b) İstanbul Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:

(24)	40° 59'.943 K, 29° 00'.034 D	(32)	41° 07'.143 K, 29° 05'.373 D
(25)	41° 01'.043 K, 29° 00'.044 D	(33)	41° 07'.343 K, 29° 05'.324 D
(26)	41° 01'.443 K, 29° 00'.175 D	(34)	41° 08'.793 K, 29° 03'.864 D
(27)	41° 03'.043 K, 29° 02'.934 D	(35)	41° 09'.423 K, 29° 03'.813 D
(28)	41° 04'.443 K, 29° 03'.304 D	(36)	41° 10'.743 K, 29° 05'.174 D
(29)	41° 04'.913 K, 29° 03'.893 D	(37)	41° 11'.613 K, 29° 06'.754 D
(30)	41° 05'.993 K, 29° 03'.823 D	(38)	41° 12'.243 K, 29° 07'.174 D
(31)	41° 06'.294 K, 29° 03'.973 D	(6)	41° 13'.303 K, 29° 08'.524 D

(c) İstanbul Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:

(9)	41° 13'.743 K, 29° 07'.474 D	(46)	41° 05'.073 K, 29° 03'.503 D
(39)	41° 12'.243 K, 29° 06'.604 D	(47)	41° 04'.863 K, 29° 03'.374 D
(40)	41° 11'.943 K, 29° 05'.974 D	(48)	41° 04'.513 K, 29° 02'.914 D
(41)	41° 10'.453 K, 29° 04'.474 D	(49)	41° 04'.073 K, 29° 02'.824 D
(42)	41° 09'.463 K, 29° 03'.263 D	(50)	41° 02'.913 K, 29° 02'.045 D
(43)	41° 08'.973 K, 29° 03'.244 D	(51)	41° 01'.673 K, 28° 59'.704 D
(44)	41° 07'.424 K, 29° 04'.593 D	(52)	41° 01'.233 K, 28° 59'.424 D
(45)	41° 06'.193 K, 29° 03'.474 D	(53)	41° 00'.243 K, 28° 59'.394 D



Harita 3: İstanbul Boğazı Trafik Ayırım Düzeni

**EK – 1.3**  
**İSTANBUL BOĞAZI GÜNEY YAKLAŞMASI VE MARMARA DENİZİ**

Trafik ayırım düzeninin tanımlanması.

(a) İstanbul Boğazı trafik şeridi orta hattının devamı olan bir hat tesis edilmiştir.

(23) 41° 00'.093 K, 28° 59'.724 D

(54) 40° 59'.473 K, 28° 59'.704 D

(55) 40° 58'.743 K, 28° 59'.414 D

(b) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(55) 40° 58'.743 K, 28° 59'.414 D

(56) 40° 57'.473 K, 28° 58'.604 D

(57) 40° 57'.723 K, 28° 58'.084 D

(c) (58) 40° 56'.044 K, 28° 56'.974 D merkez olmak üzere 1,5 gomina yarıçaplı daire şeklinde bir sakınılacak bölge ile aşağıdaki noktaları birleştiren hatların sınırladığı, dikkatli bulunacak bölge tesis edilmiştir.

(71) 40° 58'.153 K, 28° 57'.194 D

(57) 40° 57'.723 K, 28° 58'.084 D

(56) 40° 57'.473 K, 28° 58'.604 D

(81A)40° 56'.773 K, 29° 00'.034 D

(81) 40° 54'.943 K, 29° 00'.034 D

(67) 40° 54'.643 K, 28° 58'.524 D

(68) 40° 53'.723 K, 28° 57'.124 D

(78) 40° 52'.842 K, 28° 55'.894 D

(59) 40° 54'.243 K, 28° 55'.374 D

(65) 40° 55'.523 K, 28° 54'.794 D

(71A)40° 56'.773 K, 28° 54'.204 D

(d) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(59) 40° 54'.243 K, 28° 55'.374 D

(60) 40° 52'.343 K, 28° 52'.074 D

(61) 40° 44'.142 K, 27° 38'.062 D

(62) 40° 25'.942 K, 26° 45'.221 D

(63) 40° 45'.363 K, 27° 38'.062 D

(64) 40° 53'.843 K, 28° 52'.074 D

(65) 40° 55'.523 K, 28° 54'.794 D

(e) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

- (66) 40° 51'.443 K, 29° 00'.284 D  
(67) 40° 54'.643 K, 28° 58'.524 D  
(68) 40° 53'.723 K, 28° 57'.124 D  
(69) 40° 51'.893 K, 28° 57'.974 D

(f) Yukarıdaki (a), (b), (c) ve (d) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri / hat ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Marmara Denizinde, Çanakkale Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

- (53) 41° 00'.243 K, 28° 59'.394 D  
(70) 40° 59'.443 K, 28° 59'.364 D  
(71) 40° 58'.153 K, 28° 57'.194 D  
(72) 40° 55'.833 K, 28° 52'.064 D  
(73) 40° 47'.342 K, 27° 38'.062 D  
(74) 40° 26'.441 K, 26° 45'.221 D

(g) Yukarıdaki (d), (c), (b) ve (a) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri/hat ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Marmara Denizinde, İstanbul Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

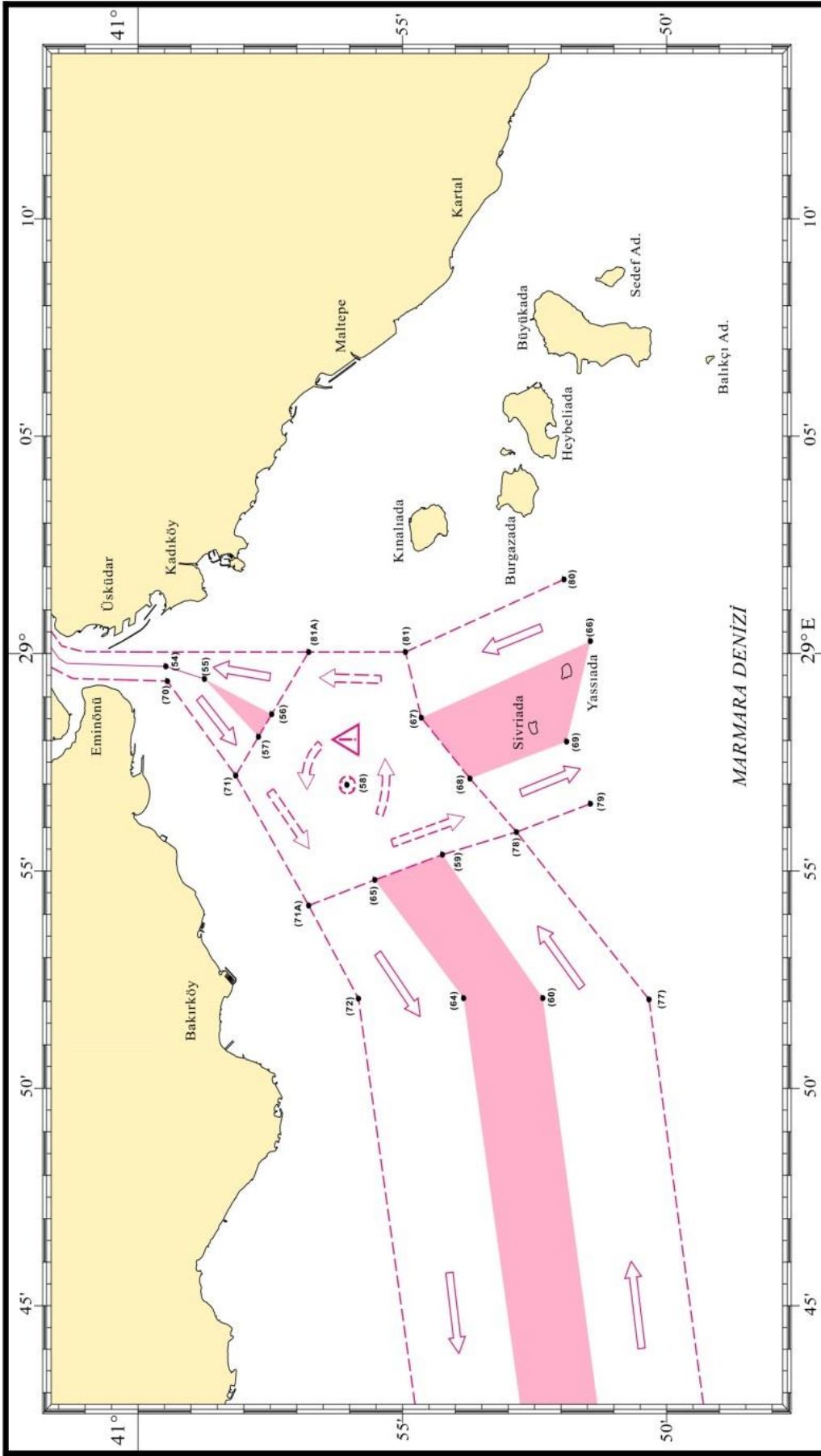
- (75) 40° 25'.441 K, 26° 45'.221 D  
(76) 40° 42'.142 K, 27° 38'.062 D  
(77) 40° 50'.333 K, 28° 52'.044 D  
(78) 40° 52'.842 K, 28° 55'.894 D

(h) İstanbul Boğazını geçip İzmit Körfezine seyredecek tekneler yukarıdaki (e) paragrafında tanımlanan trafik şeridi ve yukarıdaki (c), (e) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri ile yukarıdaki (d) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ve aşağıdaki mevkilerden geçen hat arasında tesis edilmiş güneydoğu trafik şeridini takip ederler.

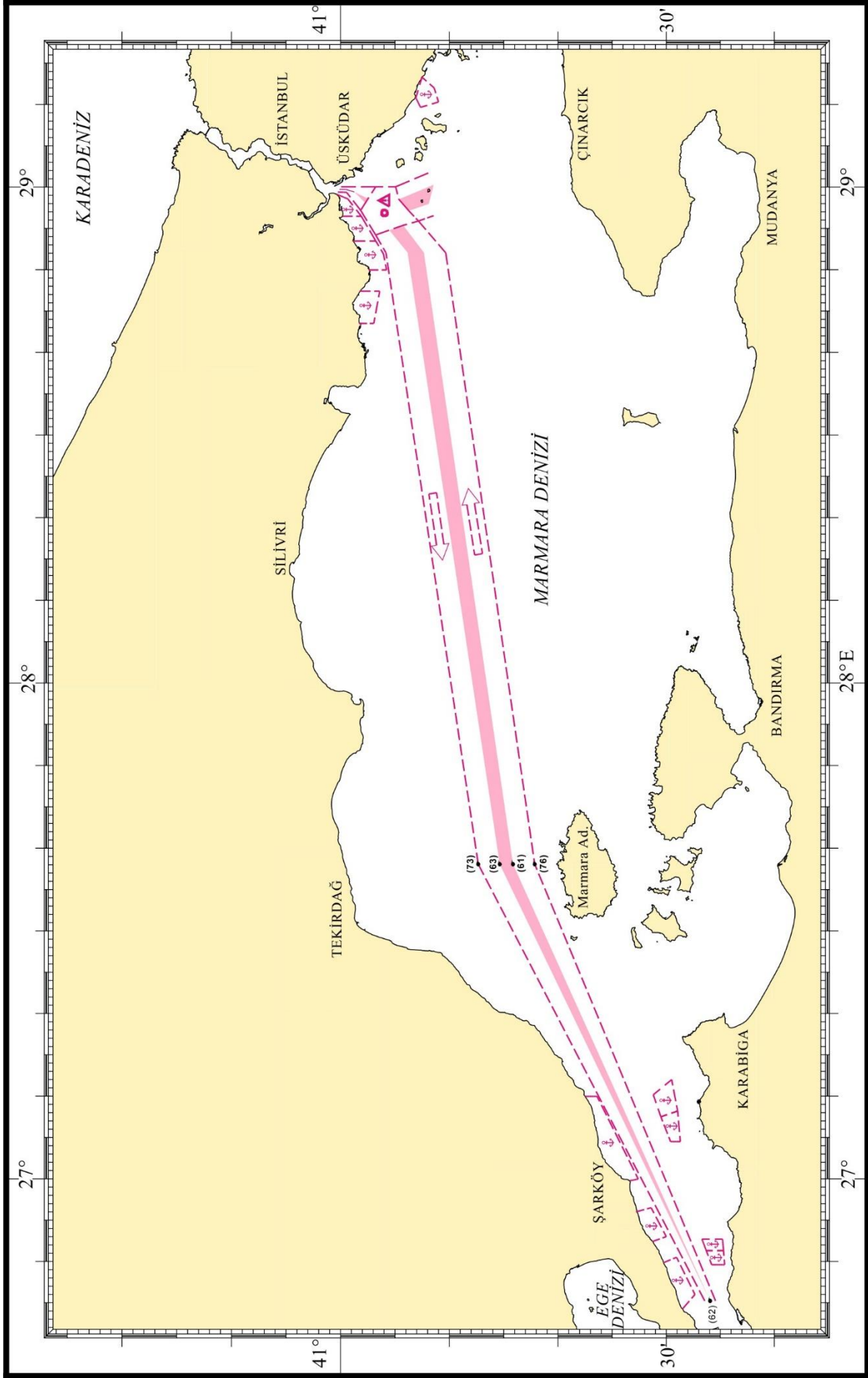
- (78) 40° 52'.842 K, 28° 55'.894 D  
(79) 40° 51'.443 K, 28° 56'.544 D

(i) Güney ve Doğu Marmara ile İzmit Körfezinden gelerek İstanbul Boğazına seyredecek tekneler için (e) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

- (80) 40° 51'.942 K, 29° 01'.704 D  
(81) 40° 54'.943 K, 29° 00'.034 D



Harita 4: İstanbul Boğazı Güney Yaklaşması



Harita 5: Marmara Denizi Trafik Ayırım Düzeni



**EK – 1.4**  
**ÇANAKKALE BOĞAZI**

1. Çanakkale Boğazında ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak maksadıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. Çanakkale Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması: Çanakkale Boğazı trafik şeritleri Güneybatıda Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Burnu Fenerine birleştiren hat ile Kuzeydoğuda Gelibolu Fenerini Çardak Fenerine birleştiren hat arasında ve aşağıda koordinatları verilen Çanakkale Boğazı trafik şeridi dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. Çanakkale Boğazı trafik şeritleri:

(I) Çanakkale Boğazı orta hattı ve Güney çıkıştaki hattın devamı olan trafik ayırım şeridi

(a) Çanakkale Boğazı Orta Hattı:

(62)	40° 25'.942 K, 26° 45'.221 D	(87)	40° 08'.941 K, 26° 23'.371 D
(82)	40° 23'.741 K, 26° 41'.191 D	(88)	40° 08'.491 K, 26° 23'.281 D
(83) <sup>(1)</sup>	40° 20'.38214 K - 26° 38'.19311 D	(89)	40° 08'.091 K, 26° 23'.061 D
(84)	40° 13'.341 K, 26° 27'.770 D	(90)	40° 04'.191 K, 26° 18'.511 D
(85)	40° 12'.051 K, 26° 23'.470 D	(91)	40° 02'.531 K, 26° 15'.420 D
(86)	40° 11'.571 K, 26° 22'.920 D		

(b) Orta hattın devamı olan Trafik Ayırım Bölgesi:

(91)	40° 02'.531 K, 26° 15'.420 D
(116)	40° 01'.460 K, 26° 11'.150 D
(121)	40° 01'.220 K, 26° 11'.380 D
(122)	40° 01'.840 K, 26° 14'.290 D

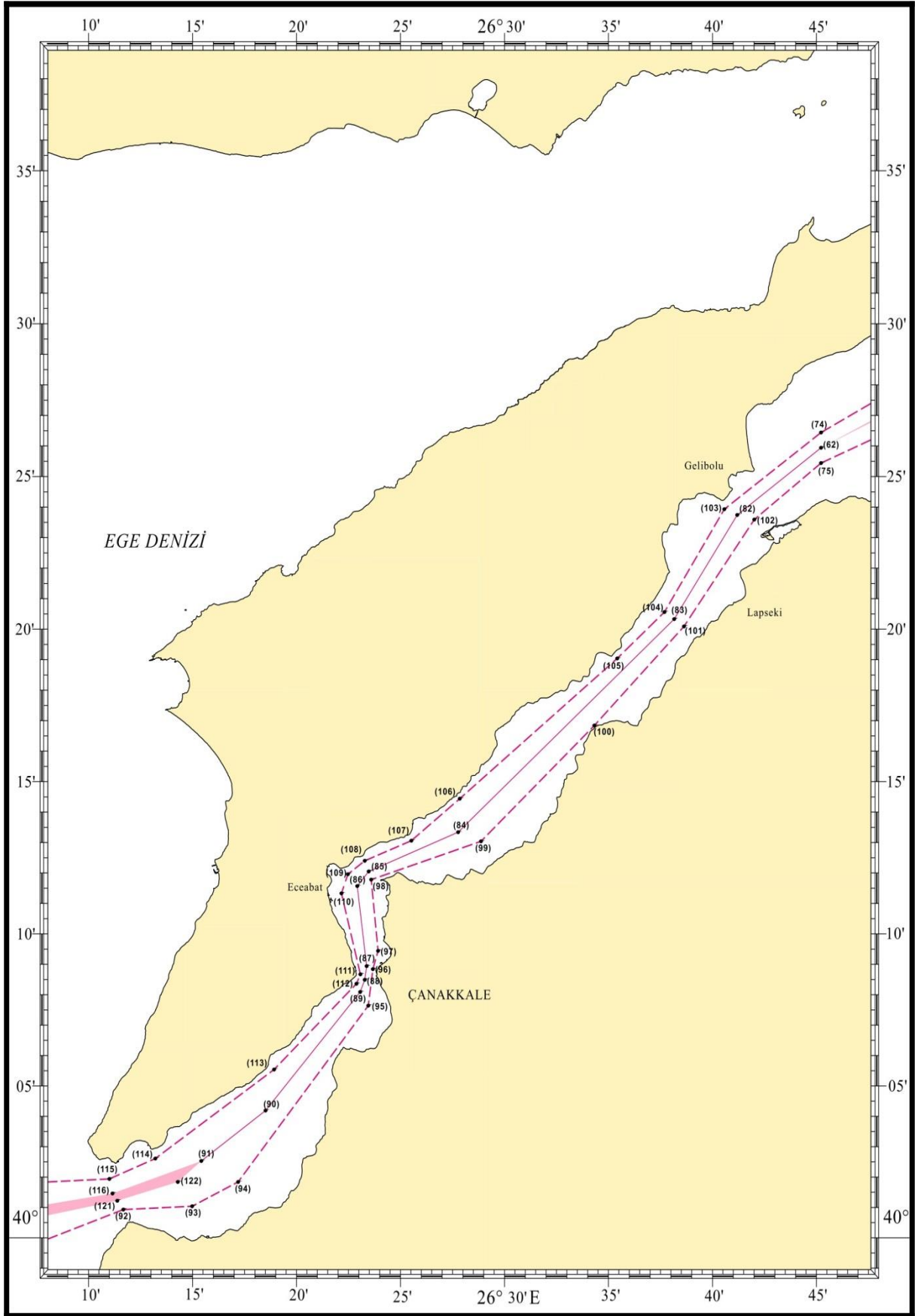
(II) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:

(92)	40° 00'.930 K, 26° 11'.670 D	(99)	40° 13'.041 K, 26° 28'.870 D
(93)	40° 01'.040 K, 26° 14'.980 D	(100)	40° 16'.841 K, 26° 34'.321 D
(94)	40° 01'.840 K, 26° 17'.191 D	(101) <sup>(1)</sup>	40° 20'.14459 K - 26° 38'.66505 D
(95)	40° 07'.641 K, 26° 23'.451 D	(102)	40° 23'.591 K, 26° 42'.011 D
(96)	40° 08'.841 K, 26° 23'.671 D	(75)	40° 25'.441 K, 26° 45'.221 D
(97)	40° 09'.441 K, 26° 23'.921 D		
(98)	40° 11'.781 K, 26° 23'.591 D		

(III) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:

(74)	40° 26'.441 K, 26° 45'.221 D	(109)	40° 11'.961 K, 26° 22'.470 D
(103)	40° 23'.931 K, 26° 40'.571 D	(110)	40° 11'.331 K, 26° 22'.160 D
(104) <sup>(1)</sup>	40° 20'.61967 K - 26° 37'.72112 D	(111)	40° 08'.671 K, 26° 23'.071 D
(105)	40° 19'.041 K, 26° 35'.420 D	(112)	40° 08'.361 K, 26° 22'.881 D
(106)	40° 14'.441 K, 26° 27'.850 D	(113)	40° 05'.541 K, 26° 18'.921 D
(107)	40° 13'.061 K, 26° 25'.520 D	(114)	40° 02'.611 K, 26° 13'.210 D
(108)	40° 12'.401 K, 26° 23'.281 D	(115)	40° 01'.940 K, 26° 11'.000 D

(1) 16/12/2020 tarihli ve 31336 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3305 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararının 3 üncü maddesiyle, (I) numaralı fıkranın (a) bendinde yer alan (83) numaralı koordinat bilgileri, (II) numaralı fıkrada yer alan (101) numaralı koordinat bilgileri ve (III) numaralı fıkrada yer alan (104) numaralı koordinat bilgileri metne işlendiği şekilde değiştirilmiştir.



Harita 6: Çanakkale Boğazı Trafik Ayırım Düzeni

**EK – 1.5**  
**ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEYBATI YAKLAŞMASI**

(a) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

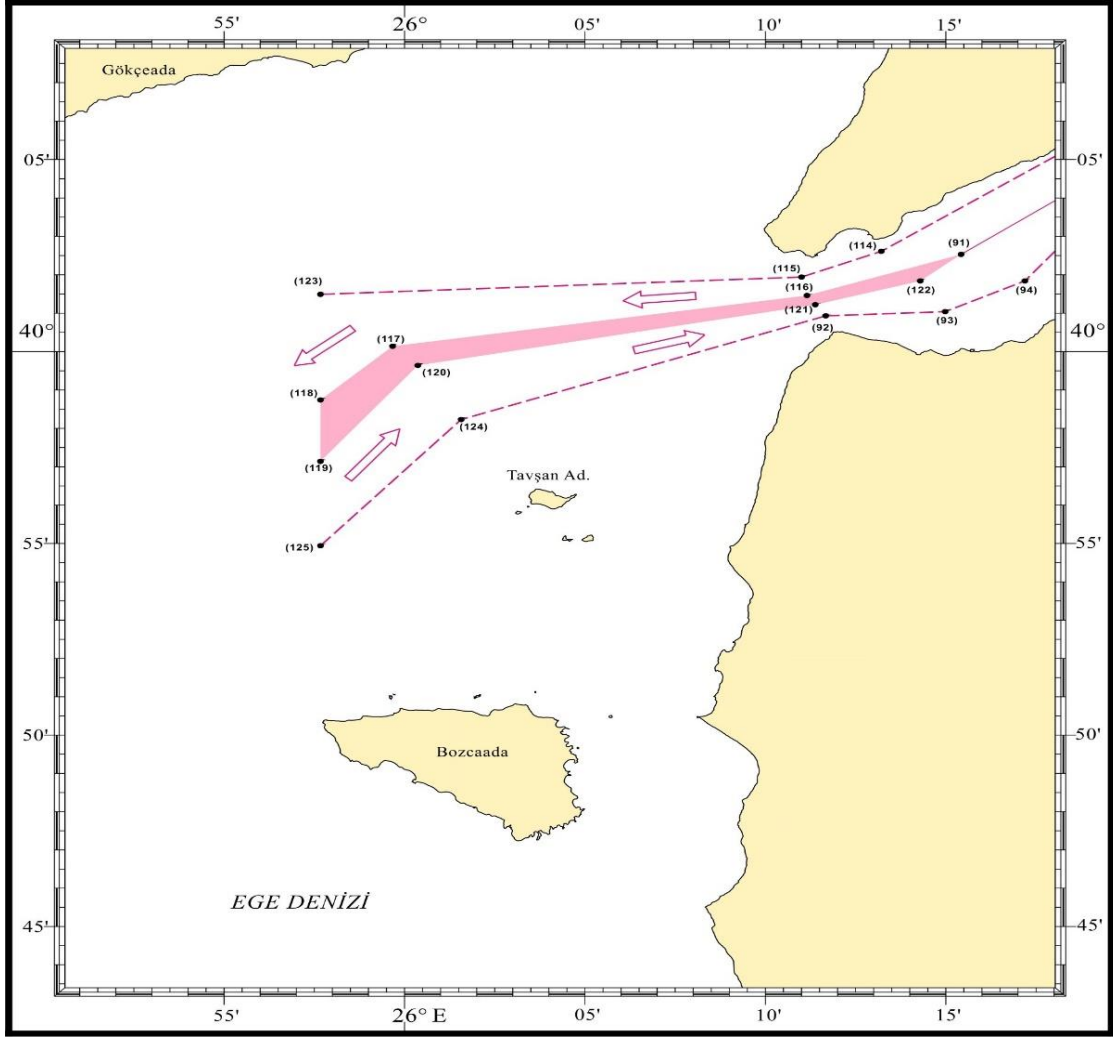
- (116) 40° 01'.460 K, 26° 11'.150 D
- (117) 40° 00'.140 K, 25° 59'.669 D
- (118) 39° 58'.740 K, 25° 57'.670 D
- (119) 39° 57'.140 K, 25° 57'.670 D
- (120) 39° 59'.640 K, 26° 00'.369 D
- (121) 40° 01'.220 K, 26° 11'.380 D

(b) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin kuzey sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

- (115) 40° 01'.940 K, 26° 11'.000 D
- (123) 40° 01'.490 K, 25° 57'.670 D

(c) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin güney sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

- (92) 40° 00'.930 K, 26° 11'.670 D
- (124) 39° 58'.230 K, 26° 01'.570 D
- (125) 39° 54'.940 K, 25° 57'.671 D



Harita 7: Çanakkale Boğazı Güneybatı yaklaşması

**EK-2**  
**TÜRK BOĞAZLARI DEMİRLEME YERLERİ**

Not: Demir yerleri koordinatları WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmıştır. Bu demirleme yerlerinin sahil teması bulunması halinde, gemilerin sahilden itibaren 2,5 gomina içinde demirlemeleri yasaktır.

**EK- 2 (1)**

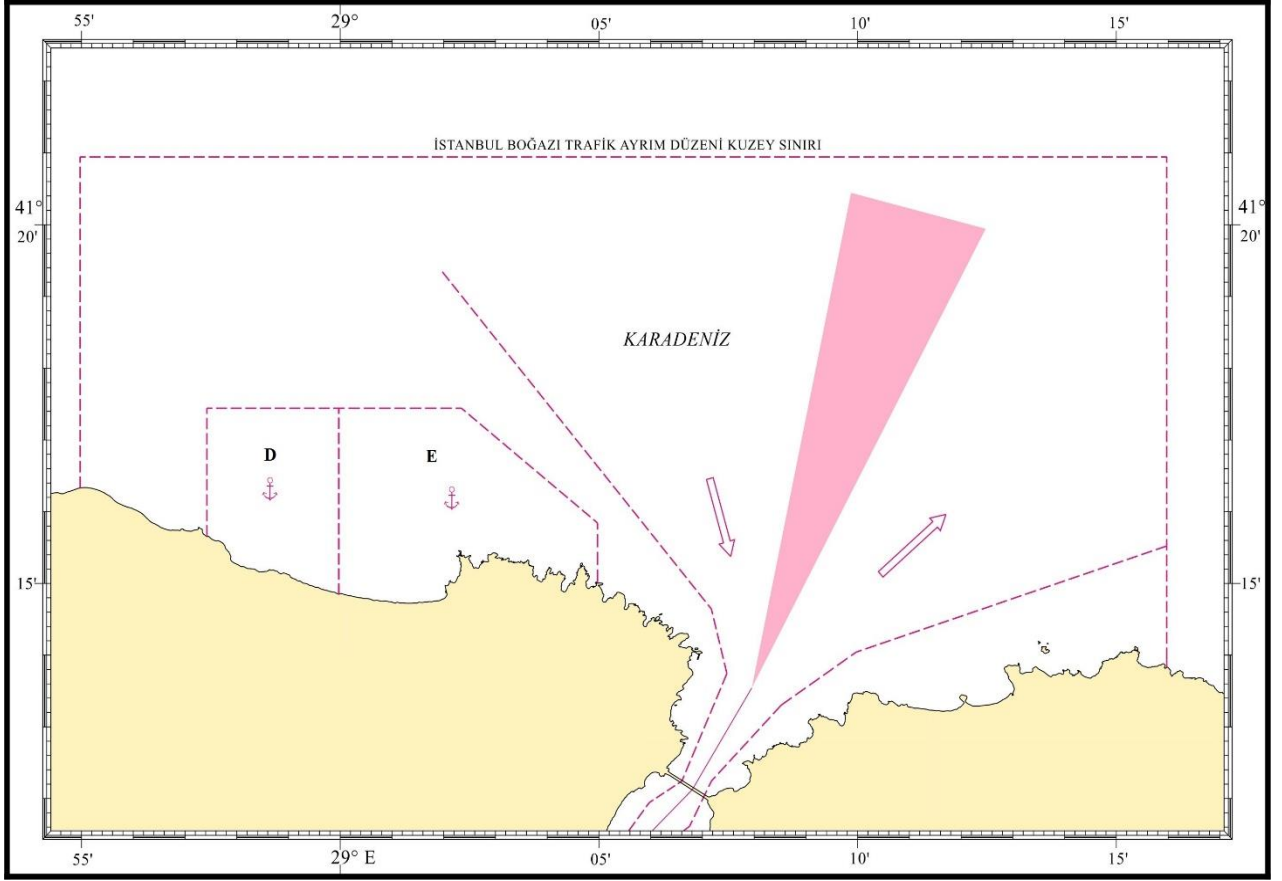
**(1) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi Demirleme Yerleri;**

D- İstanbul Boğazının kuzey girişinde tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ile gazdan arındırma işlemi (gas free) demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- (1) 41° 15'.600 K, 28° 57'.423 D (Sahil)
- (2) 41° 17'.443 K, 28° 57'.423 D
- (3) 41° 17'.443 K, 28° 59'.974 D
- (4) 41° 14'.853 K, 28° 59'.974 D (Sahil)

E- İstanbul Boğazının kuzey girişinde tehlikeli madde taşımayan gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. Acil durumlarda Liman Başkanlığı, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi ve diğer kurum/kuruluşların izni dâhilinde bu bölgede yakıt ve kumanya ikmaline izin verebilir.

- (1) 41° 14'.853 K, 28° 59'.974 D (Sahil)
- (2) 41° 17'.443 K, 28° 59'.974 D
- (3) 41° 17'.443 K, 29° 02'.343 D
- (4) 41° 15'.843 K, 29° 04'.974 D
- (5) 41° 15'.004 K, 29° 04'.974 D (Sahil)



Harita 8: İstanbul Boğazı Kuzey Girişi Demirleme Sahaları

## EK-2 (2)

### (2) İstanbul Boğazı Güney Girişi Demirleme Yerleri;

A- Kıyı tesislerine yanaşacak gemilerin demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

- (1) 41° 00'.360 K, 28° 59'.134 D (Sahil)
- (2) 40° 59'.333 K, 28° 58'.574 D
- (3) 40° 58'.093 K, 28° 56'.474 D
- (4) 40° 59'.840 K, 28° 56'.474 D (Sahil)

B- Kıyı tesislerinden kalkan ve uzun süre demirde kalacak gemilerin demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- (1) 40° 59'.840 K, 28° 56'.474 D (Sahil)
- (2) 40° 58'.093 K, 28° 56'.474 D
- (3) 40° 56'.763 K, 28° 53'.474 D
- (4) 40° 58'.801 K, 28° 53'.474 D (Sahil)

C- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askerî gemiler ile gazdan arındırma işlemi (gas free) demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- (1) 40° 58'.801 K, 28° 53'.474 D (Sahil)
- (2) 40° 56'.763 K, 28° 53'.474 D
- (3) 40° 56'.063 K, 28° 51'.924 D
- (4) 40° 55'.773 K, 28° 49'.974 D
- (5) 40° 57'.354 K, 28° 49'.974 D (Sahil)

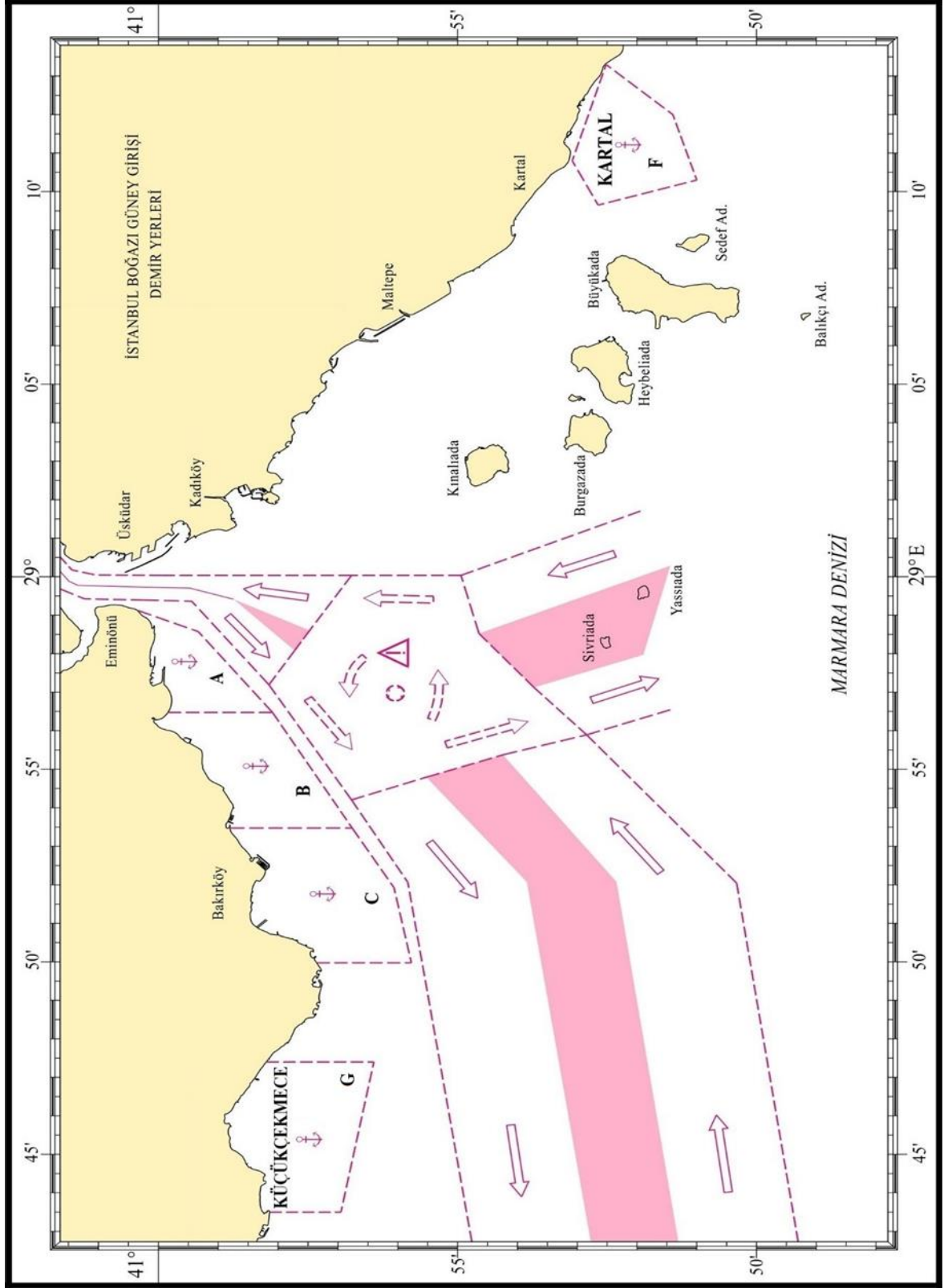
G<sup>(1)</sup>- Küçükçekmece demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanı olup gerektiğinde karantina demirleme sahası olarak da kullanılır.

- (1) 40° 58'.197 K, 28° 47'.400 D (Sahil)
- (2) 40° 56'.400 K, 28° 47'.400 D
- (3) 40° 56'.950 K, 28° 43'.500 D
- (4) 40° 58'.139 K, 28° 43'.500 D (Sahil)

F- Kartal Demirleme Sahası; İstanbul Boğazı geçişi yapacak tehlikeli yük taşımayan gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Tuzla Liman Başkanlığı 3 No'lu Demirleme Sahası)

- (1) 40° 52'.650 K, 29° 09'.650 D
- (2) 40° 53'.083 K, 29° 10'.800 D
- (3) 40° 52'.517 K, 29° 13'.300 D
- (4) 40° 51'.400 K, 29° 12'.000 D
- (5) 40° 51'.000 K, 29° 10'.300 D

(1) 16/12/2020 tarihli ve 31336 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3305 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararının 4 üncü maddesiyle, "Küçükçekmece demirleme sahası" bilgilerini içeren bendin "Ç-" olan bent başlığı "G-" şeklinde değiştirilmiştir.



(Değişik:RG-16/12/2020-31336-C.K.-3305/4 md.)  
Harita 9: İstanbul Boğazi Güney Girişi Demirleme Sahaları



### EK-2 (3)

#### (3) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi Demirleme Yerleri;

A- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Tekirdağ Liman Başkanlığı 6 No'lu Demirleme Sahası)

- (1) 40° 37'.500 K, 27° 09'.971 D (Sahil)
- (2) 40° 36'.392 K, 27° 09'.971 D
- (3) 40° 32'.592 K, 26° 59'.971 D
- (4) 40° 33'.377 K, 26° 59'.762 D (Sahil)

B- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 4 No'lu Demirleme Sahası)

- (1) 40° 32'.707 K, 26° 56'.034 D (Sahil)
- (2) 40° 31'.400 K, 26° 56'.500 D
- (3) 40° 30'.000 K, 26° 53'.000 D
- (4) 40° 31'.268 K, 26° 52'.415 D (Sahil)

C- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 5 No'lu Demirleme Sahası)

- (1) 40° 30'.243 K, 26° 49'.854 D (Sahil)
- (2) 40° 29'.050 K, 26° 50'.500 D
- (3) 40° 27'.350 K, 26° 46'.000 D
- (4) 40° 28'.501 K, 26° 44'.246 D (Sahil)

D- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, atık verecek gemiler ile yakıt ikmali yapacak gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 6 No'lu Demirleme Sahası)

- (1) 40° 26'.300 K, 26° 51'.300 D
- (2) 40° 26'.700 K, 26° 52'.700 D
- (3) 40° 24'.800 K, 26° 52'.700 D
- (4) 40° 24'.700 K, 26° 51'.300 D

E- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 7 No'lu Demirleme Sahası)

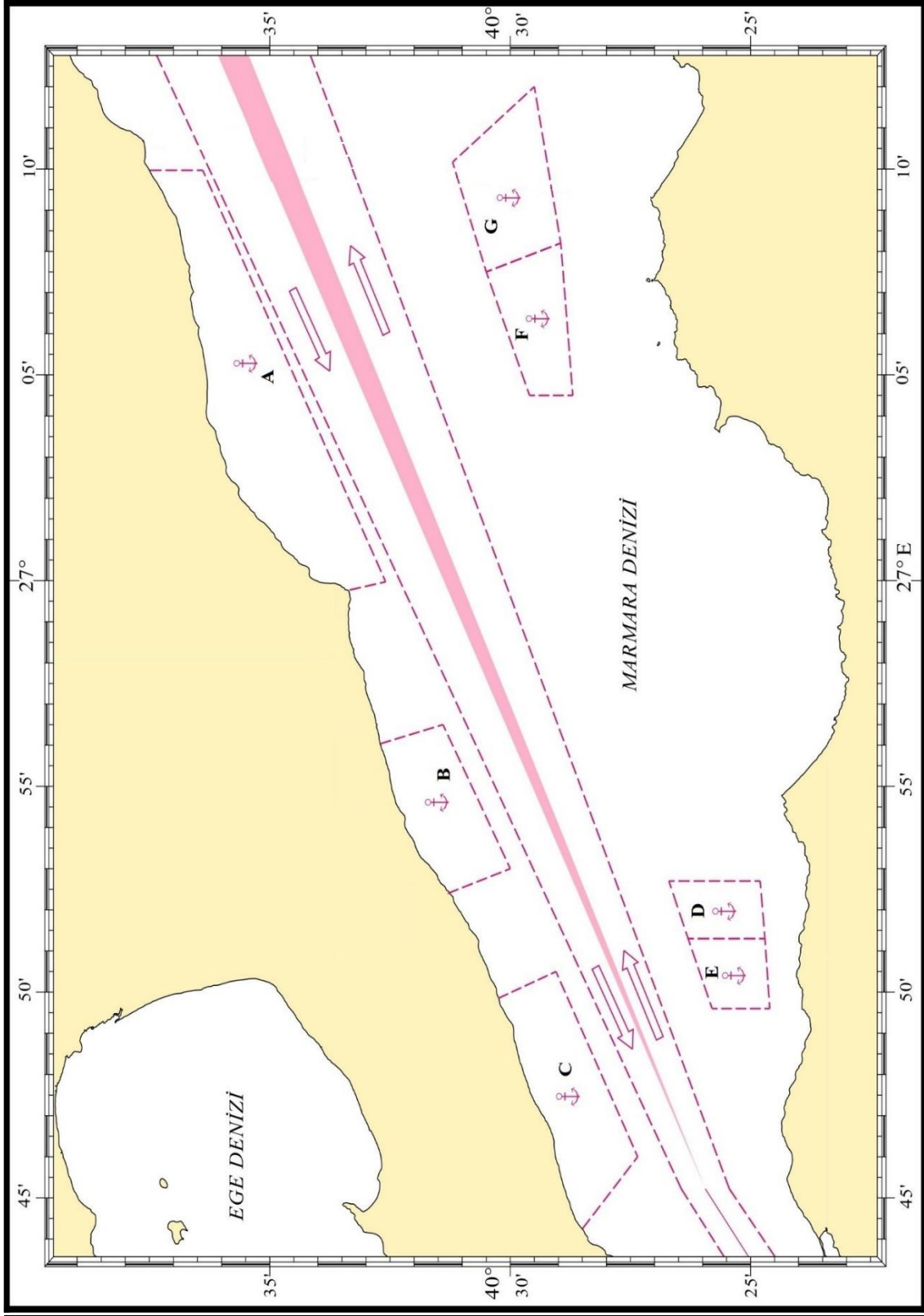
- (1) 40° 25'.800 K, 26° 49'.600 D
- (2) 40° 26'.300 K, 26° 51'.300 D
- (3) 40° 24'.700 K, 26° 51'.300 D
- (4) 40° 24'.600 K, 26° 49'.600 D

F- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Karabiga Liman Başkanlığı 1 No'lu Demirleme Sahası)

- (1) 40° 29'.600 K, 27° 04'.500 D
- (2) 40° 30'.500 K, 27° 07'.500 D
- (3) 40° 28'.950 K, 27° 08'.200 D
- (4) 40° 28'.700 K, 27° 04'.500 D

G- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Karabiga Liman Başkanlığı 2 No'lu Demirleme Sahası)

- (1) 40° 30'.500 K, 27° 07'.500 D
- (2) 40° 31'.200 K, 27° 10'.166 D
- (3) 40° 29'.500 K, 27° 12'.000 D
- (4) 40° 28'.950 K, 27° 08'.200 D



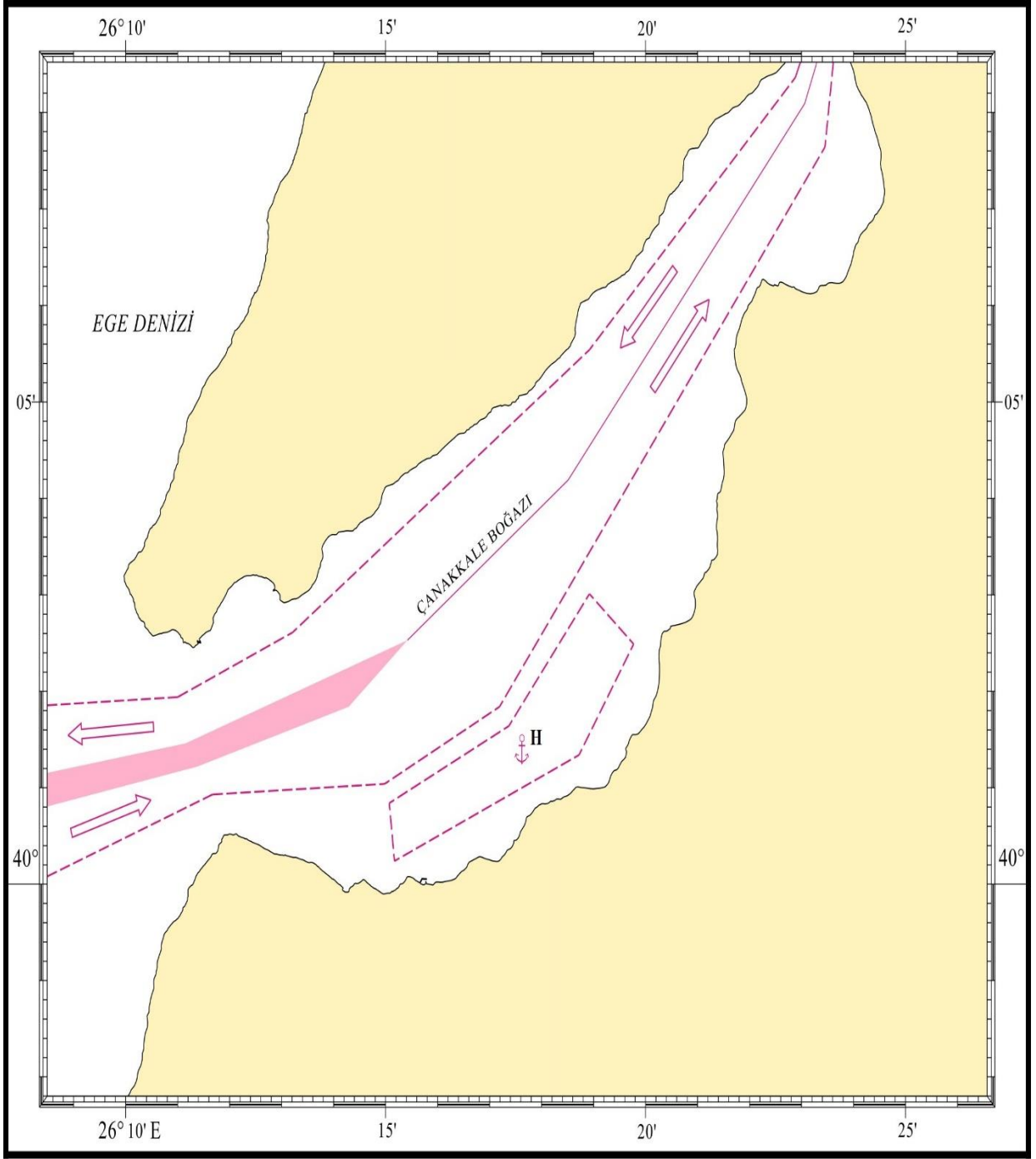
Harita 10: Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Sahaları

## EK-2 (4)

### (4) Çanakkale Boğazı İçi Demirleme Yeri;

H- Karanlık Liman Demirleme Yeri; Boğaz geçişi yapan tüm gemiler için acil durumda demirleme ile askeri gemiler için demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. Askeri gemiler hariç bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 1 No'lu Demirleme Sahası)

- (1) 40° 00'.841 K, 26° 15'.070 D
- (2) 40° 01'.641 K, 26° 17'.370 D
- (3) 40° 03'.010 K, 26° 18'.921 D
- (4) 40° 02'.490 K, 26° 19'.771 D
- (5) 40° 01'.340 K, 26° 18'.720 D
- (6) 40° 00'.240 K, 26° 15'.171 D



Harita 11: Çanakkale Boğaziçi içi (Kararlık Liman) Demirleme sahası

## EK-2 (5)

### (5) Çanakkale Boğazı Güney Girişi Demirleme Yerleri:

I- Yakıt ikmali yapacak ve atık alım hizmeti alacak gemiler ile 5000 GTdan küçük tehlikeli madde taşımayan gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Bozcaada Liman Başkanlığı 1 No.lu Demirleme Sahası)

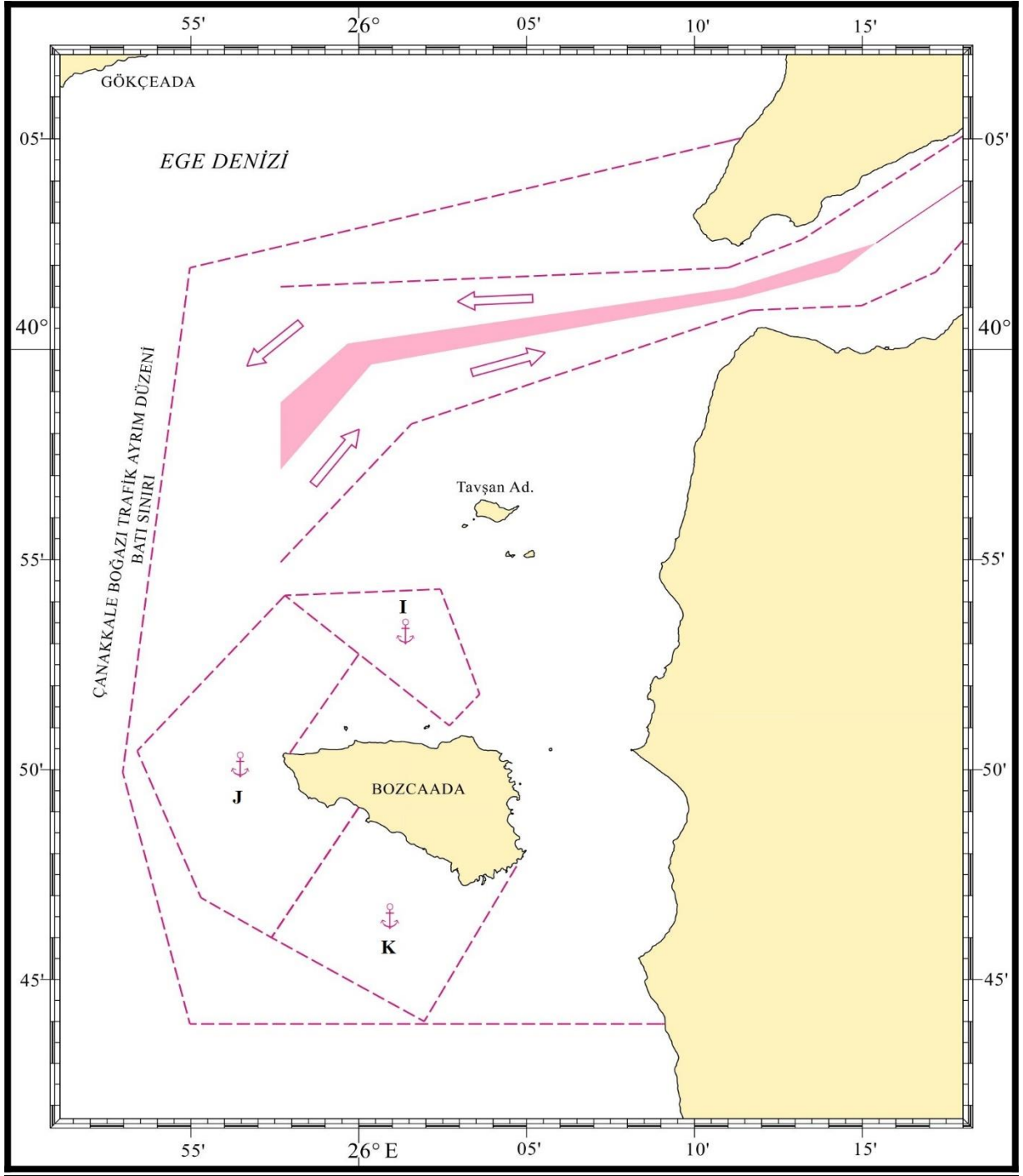
- (1) 39° 54'.150 K, 25° 57'.800 D
- (2) 39° 54'.300 K, 26° 02'.433 D
- (3) 39° 51'.800 K, 26° 03'.600 D
- (4) 39° 51'.050 K, 26° 02'.700 D

J- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Bozcaada Liman Başkanlığı 2 No.lu Demirleme Sahası)

- (1) 39° 50'.378 K, 25° 57'.932 D (Sahil)
- (2) 39° 52'.750 K, 26° 00'.000 D
- (3) 39° 54'.150 K, 25° 57'.800 D
- (4) 39° 50'.450 K, 25° 53'.400 D
- (5) 39° 46'.950 K, 25° 55'.300 D
- (6) 39° 46'.000 K, 25° 57'.400 D
- (7) 39° 49'.104 K, 26° 00'.003 D (Sahil)

K- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Bozcaada Liman Başkanlığı 3 No.lu Demirleme Sahası)

- (1) 39° 49'.104 K, 26° 00'.003 D (Sahil)
- (2) 39° 46'.000 K, 25° 57'.400 D
- (3) 39° 44'.000 K, 26° 01'.950 D
- (4) 39° 47'.728 K, 26° 04'.725 D (Sahil)



Harita 12: Çanakkale Boğazı Güney Girişi Demirleme Sahaları