

## METİNLER

### BOĞAZLAR VE MARMARA BÖLGESİ DENİZ TRAFİK DÜZENİ HAKKINDA TÜZÜK\*

#### BİRİNCİ BÖLÜM

#### Amaç, Kapsam ve Tanımlar

##### *Amaç ve Kapsam*

*Madde 1-* Bu Tüzük, Boğazlar ve Marmara Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup bu Bölge içindeki bütün gemilere uygulanır.

##### *Tanımlar*

*Madde 2-* Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare : Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Boğazlar ve Marmara Bölgesi : Marmara Denizi ile İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı bölgelerinden oluşan deniz alanı ve bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Boğazlar : İstanbul Boğazı Bölgesi ile Çanakkale Boğazı Bölgesi sınırları içinde kalan alanlar,
- d) Gemi : Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç,
- e) Transit geçen gemi : Seyri, Boğazlar ve Marmara Bölgesinde bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış olan ve bu husus, gemi kaptanı tarafından

(\*) R.G. 11.1.1994 - 21815 (Tüzük değişikliği için bkz. s. 151).

Boğazlar Bölgesine girişten önce Türk makamlarına bildirilmiş zararsız, devamlı, çabuk ve gecikmesiz geçen gemi,

f) Transitini bozan gemi : Transit geçişteyken, kaptanı ya da komutanınca transit geçişten vazgeçildiği bildirilen gemi,

g) Transiti bozulan gemi : Çatışma, karaya oturma gibi deniz kazaları veya diğer nedenlerle hakkında Türk idari ya da adli mercileri tarafından araştırma, soruşturma ve kovuşturma yapılması gereken gemi,

h) Nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler :

1- Askeri gemiler dışındaki nükleer güçle yürütülen gemi,

2- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından tehlikeli yük olarak sınıflandırılan (petrol ve türveleri dahil) yükleri ve Gemilerden Denizlerin Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (MARPOL) ve eklerinde bahsedilen denizi kirleticileri taşımak amacıyla inşa edilmiş ve aynı amaçlar için çalıştırılan gemi,

Bu gibi yükleri boşalttıktan sonra yükün tehlikesini giderici işlemleri yapmamış olan gemi;

4- Uluslararası sözleşmelerde ve iç mevzuatta belirtilen nükleer, tehlikeli, zararlı atıkları taşıyan gemi,

ı) Derin su çekimli gemi : En büyük su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemi,

j) Büyük gemi : Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan gemi,

k) Toplam yedek boyu : Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, ya da iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki, tam yolla çalışma arasındaki uzunluk,

l) İstanbul Boğazı Kuzey Ağı : Anadolu Fenerini Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,

m) İstanbul Boğazı Güney Ağı : Ahırkapı Fenerini Kadıköy İnciburnu Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,

n) Çanakkale Boğazı Güney Ağı : Mehmetçik Burnu Fenerini Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,

p) Gündüz : Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,

r) Gece : Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,

anlamında kullanılmıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Hükümler

#### Sınırlar

*Madde 3-* Boğazlar ve Marmara Bölgesinde uygulanacak deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

#### Kuzeyde :

41 16 N 028 55 E

41 21 N 028 55 E

41 21 N 029 16 E

41 14 N 029 16 E

noktalarını birleştiren alanın kuzey sınırı,

#### Güneyde :

40 05 N 026 11 E

40 02 N 025 55 E

39 50 N 025 53 E

39 44 N 025 55 E

39 44 N 026 09 E

noktalarını birleştiren alanın güney sınırı,  
arasında kalan bölgedir.

#### Trafik ayırım düzeni

*Madde 4-* Boğazlar ve Marmara Bölgesinde (Ek-1/1-21) de gösterilen trafik ayırım düzeni tesis olunmuştur.

#### İdarenin yetkisi

*Madde 5-* Boğazlar ve Marmara bölgesinde bulunan bütün gemiler, idarenin can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata aykırı olmamak kaydıyla belirlediği ya da belirleyeceği her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır.

#### Boğazlardan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri

*Madde 6-* A) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının ağızlarından girecek bütün gemiler, bayrağını taşıdığı ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

B) Askeri gemiler dışındakilerin kaptanları 8 inci maddede belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerinin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallarına yazacaklardır.

a) Ana yürütme makina ve yardımcıları normal çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

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

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

d) Köprüüstü torna, dümen ve pitch gösterileri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

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

f) Köprüüstü ile baş, kış, dümen ve makina dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi içi haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

g) VHF cihazı ya da cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.

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

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

j) Tehlikeli yük taşıyan gemilerin baş ve kış tarafından birer özel yangın tel halatı hazır bulunacaktır. Tehlikeli yük taşıyanların dışındaki gemilerde, baş ve kışta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri bulundurulacaktır.

k) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışlı olmayacak ve hiçbir gemi boğazlara başlı olarak girmeyecektir.

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

m) Gemi köprüsüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki deniz alanı kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

n) Bu Tüzük ile son düzeltmeleri yapılmış Boğazlar Bölgesi seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

o) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmeye (S T C W -78) uygun personelle donatılmış olacaktır.

Bu koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdarece bildirimde bulunmadığı saptanan gemiler için de 10 uncu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemler uygulanacaktır.

### *Seyir Planı I*

*Madde 7-* Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul ve Çanakkale Boğaz ağızlarına girişten en az 24 saat önce Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak, geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikleri varsa bunları ve benzeri bilgileri ihtiva eden İdarece belirlenmiş Seyir Planı I'i (SPI) vereceklerdir.

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

### *Seyir Planı II*

*Madde 8-* Seyir Planı I'i olan ve teknik bakımdan gemisinin 6 ncı maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, boğaz ağızına varışlarından 2 saat önce ya da boğaz ağzına 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile trafik kontrol istasyonuna geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, rapor mevki, boğaz ağzına tahmini varış zamanı, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikleri ve benzeri bilgileri ihtiva eden İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi (SPII) vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı II'yi verdikten sonra, trafik kontrol istasyonu tarafından verilecek bilgiyi gözönünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı II'yi verdiklerini ve boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallarına yazacaklardır.

### *Mevki raporu*

*Madde 9-* Boğazlara girecek boyu 20 metreden daha büyük gemiler, boğaz ağzına 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki trafik kontrol istasyonuna kendilerini tanıtabacak bilgileri ihtiva eden İdarece belirlenmiş mevki raporunu vereceklerdir.

### *Boğazlara girmeden önce teknik yeterliliklerini kaybeden gemilerin bildirim*

*Madde 10-* Boğazlara girmeden önce herhangi bir sebeple teknik yeterliliklerini kaybeden, seyir cihazları arızalanan gemiler, teleks, telefon, faks veya VHF ile gerekli bilgiyi vereceklerdir.

İlgili liman başkanlığı, Trafik Kontrol Merkezi kanalıyla gemilerin onarımı için bekleyeceği yeri gösterecektir. Onarım ve surveyden sonra seyir cihazı arızası devam ediyorsa, İdarenin emniyet için gerekli gördüğü şekilde boğazlara giriş ve geçişleri sağlanacaktır.

*Trafik Kontrol Merkezi ve trafik kontrol istasyonları*

*Madde 11-* Deniz trafik ayırım düzenini uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, İdare, Trafik Kontrol Merkezi ve trafik kontrol istasyonlarını kurar.

*Kılavuz kaptan işareti*

*Madde 12-* Boğazlar ve Marmara Bölgesinden kılavuz kaptan alarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekerler.

*Transit İşaret*

*Madde 13-* Boğazlar ve Marmara Bölgesinden transit geçen gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekerler. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener gösterirler.

Transitini bozan ya da transiti bozulan gemi transit işaretini göstermeyecektir.

*Transit gemilerin demirleme şartları*

*Madde 14-* Boğazlar ve Marmara Bölgesinden transit geçen gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, liman başkanlığından izin almak kaydıyla 27 nci maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

Bu süre içinde, gemilerde, varsa arızanın incelenmesi ve giderilmesi için uzman, teknisyen ve işçilerin gemiye getirilmesi, acentesinin görev dolayısıyla gemiye girmesi, gemiye ait bir gereksinim için kaptan ya da bir gemi adamının ya da gemi adamlarından hastalananların tedavi edilmek üzere karaya çıkarılması ve gerektiğinde hastaneye yatırılanların yerine yenilerinin alınması ve bunun gibi faaliyetler icra edilebilir.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen transit geçen gemiler, gösterilen demir yerlerinde demirleyip, serbest pratikte almak zorundadırlar. Demirlemek suretiyle transiti bozan bu gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### Boğazlardan Geçiş

*Geçiş için alınacak önlemler*

*Madde 15-* Gemi kaptanları, boğazlardan geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

Boğazlarda seyreden gemilerde, ana makina kontrol istasyonu makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

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

#### *Dümen tutma feneri*

*Madde 16-* Köprüüstleri, baş taraflarından 150 metre ve daha uzak olan gemilerle köprüüstleri, baş taraflarına çok yakın bulunan gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstünden görülecek biçimde siperlenmiş, mavi ya da yeşil ışık veren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

#### *Hız*

*Madde 17-* Gemilerin boğazlardan normal geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, trafik kontrol istasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı engellemeye, çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen gösterilerek bu hız aşılabılır.

#### *Yetişen gemi*

*Madde 18-* Boğazlardan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

a) Boğazlardan geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır.

b) Boğazlarda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.

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

d) Boğazlarda önden giden yavaş bir gemiyi geçmek zorunluluğunu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce trafik kontrol istasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişliyse, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışılacaktır.

e) İstanbul Boğazında Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazında Nara ve Kilitbahir burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

#### *Geçiş sırasında kaza ve arıza*

*Madde 19-* Boğazlardan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle doğrudan geçişleri kesintiye uğrayan gemiler, trafik kontrol istasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyebileceklerdir. İlgili liman başkanlığınca kendilerinin ve

çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

#### *Kumanda altında olmayan gemi*

*Madde 20-* Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin boğazlardan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, boğazlardan geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" durumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu trafik kontrol istasyonuna bildirecek ve kendisine verilen talimata uyacaktır.

#### *Yedekleme işlemleri*

*Madde 21-* Bir gemi ya da cisim, boğazlardan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör tarafından yedeklenerek geçirilebilir. Bir gemi başka gemi tarafından yedeklenerek geçirilemez.

a) Yedekleme halatı, boğazlara girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

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

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

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

#### *Boğazlardan kalkan gemiler*

*Madde 22-* Boğazlardaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, trafik kontrol istasyonuna kalkışlarını önceden bildirilecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler boğaz trafiğine katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

#### *Trafik ayırım düzeninden ayrılma*

*Madde 23-* Boğazlarda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara ve iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu trafik kontrol istasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

#### *Zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması*

*Madde 24-* Boğazlardaki deniz trafiği, su üstü ve su altı inşaat çalıştırmaları ve sondajları, yangın söndürme, bilimsel çalışmalar, sportif faaliyetlerle kurtarma, yardım,



deniz kirlenmesini önleme ve ortadan kaldırma çalışmaları, kaza ya da suçluların izlenmesi işlemleri ve benzeri durumlar nedeniyle İdarece geçici olarak durdurulabilir.

Geçişin durdurulması ve başlatılması, ilgili liman başkanlığı ve trafik kontrol istasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulur.

Boğazlardaki trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin boğazlara giriş sırası ve düzeni, trafik kontrol istasyonlarınca belirlenerek gemilere duyurulur.

#### *Şeritler içinde seyretme yükümlülüğü*

*Madde 25-* Gemilerin belirlenmiş olan şeritler içinde seyretmeleri zorunludur. Seyir sırasında bu şeritlerden taşan gemilere, 618 sayılı Limanlar Kanununun 11 inci maddesi uyarınca ceza verileceği gibi IMO'ya ve bayrak devletine durum ihbar edilir.

#### *Derin su çekimli gemiler*

*Madde 26-* Boğazlardan geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufku her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufku her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Boğazlarda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Boğazlarda seyreden diğer gemiler, trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

#### *Demirleme yerleri*

*Madde 27-* Deniz trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir :

a) İstanbul Boğaz Bölgesi Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek-2) dedir.

b) İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi demirleme yerleri (Ek-3) dedir.

c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek-4)'dedir.

d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek-5) dedir. Bu demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

e) Çanakkale Boğazı Güney girişi demirleme yerleri (Ek-6) dadır.

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

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

*Saklı hükümler*

*Madde 28-* Bu bölümde yer alan hükümler İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili özel hükümler saklı kalmak üzere, her iki boğaz için de geçerlidir.

**DÖRDÜNCÜ BÖLÜM****Boğazlar ve Marmara Bölgesi İçin Ortak Hükümler***Büyük gemiler*

*Madde 29-* Büyük gemilerin Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçebilmesi için, donatanı ya da işleticisi tarafından seferin planlanması aşamasında, İdareye gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi şarttır. İdare, Boğazların morfolojik yapısını, fiziki durumunu, geminin boyutları ve manevra yeteneğini, can mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğinin durumunu gözönünde tutarak değerlendirme yapar ve sonucunu başvurana bildirir.

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

*Madde 30-* Boğazlar ve Marmara bölgesinden geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, ilgili mevzuat uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığından, tehlikeli, zararlı atık taşıyan gemiler de Çevre Bakanlığında seferlerin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar.

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle geçişi özel izne bağlı nükleer güçle yürütülen nükleer yük taşıyan, ya da nükleer, tehlikeli ve/veya zararlı atık taşıyan gemiler, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından çıkartılan kurallara uygun nitelikte olacaklar ve yüklerini kurallara uygun olarak taşıyacaklardır.

Bu gemiler, gündüz (B) sancağı çekerler, gece de ufku her tarafından görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

*Kılavuz kaptan almak zorunda olan gemiler*

*Madde 31-* Boğazlardan geçen 150 metre ve daha büyük Türk gemileri seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almak zorundadırlar.

Yabancı bayraklı gemiler, güvenlik bakımından kılavuz kaptan alma yönünden uyarılırlar.

İdare, transit geçiş yapanlar dışında kalan gemiler için, Boğazlar ve Marmara Bölgesinin gerekli gördüğü yerlerinde mecburî kılavuzluk ihdas edebilir.

*Usulsüz demirleme*

*Madde 32-* Boğazlar ve Marmara Bölgesi deniz trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara

bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili liman başkanlığınca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırıılır. Bu iş için yapılan giderler, ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça demir- lenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda ka- lan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırıtır. Bu iş için yapılan giderler, ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.

#### *Çevre kirletme yasağı*

*Madde 33-* Boğazlar ve Marmara Bölgesinde denize moloz, safra, çöp, sintine balastı, evsel veya endüstriyel nitelikte atıklarla ekolojik dengeyi ve çevre sağlığını boz- acak maddeler atılamaz, yağ ve benzeri kirletici maddeler denize basılamaz.

Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçen gemiler, hava kirliliği yaratmayacak bütün önlemleri almak zorundadırlar.

#### *Yelkenle ve kürekle seyir yasağı*

*Madde 34-* Boğazlar ve Marmara Bölgesinde trafik ayırım düzeni içinde, yelken- le, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları izne tabidir.

#### *Bildirim yükümlülüğü ve rapor*

*Madde 35-* a) Boğazlar ve Marmara Bölgesi trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde başgösterecek her türlü hastalığı, ölüm ve yaralanma gibi olayları derhal ilgili makamlara iletilmek üzere trafik kontrol istasyonuna bildirmek zorundadırlar.

b) Boğazlar ve Marmara Bölgesinde yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, trafik kontrol istasyonları görevlileri, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gibi gemileri derhal ilgili liman başkanlığına bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir. İlgili liman başkanlığı duruma derhal el koy- rak bu gemiler ve kaptanları hakkında yasal işlemlerin yapılmasını sağlayacaktır.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı husus- ları, derhal trafik kontrol istasyonuna bildirecekler ve ilgili liman başkanlığına yazılı rapor vereceklerdir.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar Sınırlar

*Madde 36-* İstanbul Boğazı deniz trafik ayrım düzeni bölgesi sınırları,

Kuzeyde :

41 16 N, 028 55 E      41 21 N, 028 55 E

41 21 N, 029 16 E      41 14 N, 029 16 E

noktaları,

Güneyde :

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ve Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgileri, arasında kalan deniz alanıdır.

#### *Çağırma noktası raporu*

*Madde 37-* İstanbul Boğazından geçiş yapan 20 metreden büyük gemiler, VHF ile mevki ve içeriği İdarece belirlenen çağırma noktası raporu vereceklerdir.

#### *Hava çekimi*

*Madde 38-* İstanbul Boğazı trafik ayrım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazından, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyeceklerdir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

#### *Yerel deniz trafiği*

*Madde 39-* Kuzeyde Türkeli Fenerinden Anadolu Fenerine çekilen ve Güneyde Ahırkapı Fenerinden Kadıköy İnciburnu Mendirek Fenerine çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları, trafik ayrım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Karadenizden Marmara ve Marmaradan 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 40-* a) İstanbul Boğazında üst ana 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 ge-

miler, Boğaza girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

b) Boğazda üst ana akıntı şiddeti 6 mil/saatin üstüne çıktığında veya lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler, Boğaza girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

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

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

#### *Görüş uzaklığı*

*Madde 41-* İdarece, İstanbul Boğazında görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli resim verir biçimde açık tutacaklardır. İki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1.5 mil ve altına düştüğünde radarları çok iyi görüntü vermeyen gemiler Boğaza girmeyecektir.

c) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemiler Boğaza giriş yapmayacaktır.

d) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0.5 mile düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada yalnızca tehlikeli yük taşımayan 100 metrenin altındaki gemiler tek yönlü geçiş yapabilecektir.

e) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0.5 milin altına düştüğünde Boğaz geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

f) Boğazda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

#### *Tehlikeli yük taşıyan büyük gemi*

*Madde 42-* Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazına girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeri alınmayacaktır.

#### *Kılavuzluk hizmetleri*

*Madde 43-* İstanbul Boğazı Bölgesinde kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

A) Boğaz geçişi yapacak gemiler;

a) Karadeniz tarafında : Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Hamsi Limanı ile Fil Burnu Fenerlerini birleştiren çizginin kuzeyinde yapılacaktır.

b) Marmara tarafında : Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar Fenerbahçe Fenerinden geçen enlemin güneyinde yapılacaktır.

B) Limana gelen ve giden gemiler;

a) Karadeniz tarafından Limana gelen gemiler, seyir halindeyken, yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

b) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından Boğaz geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

c) Limanın Boğaz dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma yerinin en az üç mil açığında alacaklardır.

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

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

*Emniyet ve gümrük denetimleri*

*Madde 44-* İstanbul Boğazında, 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 45-* İstanbul Boğazında sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerinden hemen önce ve seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır.

Zorunlu nedenlerle buralarda yapılamayan sağlık denetimleri, Hudut ve Sahiller Sağlık Kuruluşu ile Liman Başkanlığının belirleyecekleri yerlerde yapılır.

*Acente ile buluşma yerleri*

*Madde 46-* Gemiler acenta ile bir saati aşmayan temaslarını, Kumkapı Barınak Fenerinden geçen boylamın batısında ve kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafından yapacaklardır. Bir saati geçen acente temasları demir yerlerinde yapılacaktır.

### ALTINCI BÖLÜM

#### Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar

##### Sınırlar

*Madde 47-* Çanakkale Boğazı deniz trafik ayrım düzeni bölgesi sınırları;

Kuzeyde :

40 37 N, 027 11 E

40 27 N, 027 09 E

Güneyde :

40 05 N, 026 11 E 40 02 N, 025 55 E 39 50 N, 025 53 E

39 44 N, 025 55 E 39 44 N, 026 09 E

noktalarının birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

##### Çağırma noktası raporu

*Madde 48-* Çanakkale Boğazından geçiş yapan 20 metreden büyük gemiler, VHF ile mevki ve içeriği İdarece belirlenen çağırma noktası raporu vereceklerdir.

##### Yerel deniz trafiği

*Madde 49-* Çanakkale Boğazının karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları; trafik ayrım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler, Egeden Marmaraya ve Marmaradan Egeye 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 50-* a) Çanakkale Boğazında üst orta akıntı şiddeti ile gemi hızı arasındaki fark 4 mil/saat'ten az olmayacaktır. Akıntı hızıyla gemi hızı farkı 4 mil/saat'ten az olan gemiler boğaza girmeyecek, akıntı şiddetinin düşmesini bekleyeceklerdir. En düşük akıntı hızıyla gemi hızı arasındaki fark 4 mil/saat'ten daha az olan gemiler, geçişlerini, Liman Başkanlığının tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkörleri alarak yapacaklardır.

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

c) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

##### Görüş uzaklığı

*Madde 51-* İdarece, Çanakkale Boğazında görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler radarlarını sürekli resim verir biçimde açık tutacaklardır. İki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1.5 mil ve altına düştüğünde radarları çok iyi görüntü vermeyen gemiler Boğaza girmeyecektir.

c) Boğazın herhangi bir bölgesine görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemiler Boğaza giriş yapmayacaktır.

d) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0.5 mile düştüğünde, deniz trafiği, uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve öbür yöne kapatılacaktır. Bu sırada yalnızca tehlikeli yük taşımayan 100 metrenin altındaki gemiler tek yönlü geçiş yapabileceklerdir.

e) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0.5 milin altına düştüğünde Boğaz geçiş trafiği her iki yöne kapatılacaktır.

f) Boğazda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

#### *Tehlikeli yük taşıyan büyük gemi*

*Madde 52-* Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi Çanakkale Boğazına girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aykırı yönde geçiş yapacak aynı nitelikte bir başka büyük gemi, Boğaza alınmayacaktır. Aynı yönde geçiş yapmak isteyen böyle bir gemiyle önceden giriş yapan gemi arasında en az 20 deniz mili mesafe olacaktır.

#### *Kılavuzluk hizmetleri*

*Madde 53-* Çanakkale Boğazı Bölgesinde kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

#### *A- Boğaz geçişi yapacak gemiler;*

a) Ege tarafında : Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Kumkale Fenerinden geçen boylamın batısında yapılacaktır.

b) Marmara tarafında : Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Gelibolu Fenerinden geçen boylamın doğusunda yapılacaktır.

#### *B-Limana gelen ve giden gemiler;*

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



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

c) Yukarıdaki gemiler demirleşmişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

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

#### *Emniyet ve gümrük denetimleri*

*Madde 54-* Çanakkale Boğazında trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri, gemiye çıkacak görevliler tarafından kılavuz kaptan alma yerlerinde geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

#### *Sağlık denetimleri*

*Madde 55-* Çanakkale Boğazında sağlık denetimi, Egeden girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya Boğaz çıkış kılavuz kaptan çıkma yerlerinden sonra, seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır.

Zorunlu nedenlerle buralarda yapılamayan sağlık denetimleri, Hudut ve Sahiller Sağlık Kuruluşu ile liman Başkanlığının belirleyecekleri yerlerde yapılır.

#### *Acente ile buluşma yeri*

*Madde 56-* Gemiler, acente ile bir saati aşmayan temaslarını, Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde ve mümkün olduğu kadar kendi trafik şeritlerinin sancağında yapacaklardır. Bir saati geçen acenta temasları demir yerlerinde yapılacaktır.

## **YEDİNCİ BÖLÜM**

### **Çeşitli Hükümler**

#### *Tüzük hükümlerine aykırı davranış*

*Madde 57-* Türk mevzuatına göre daha ağır bir ceza verilmesi gerekmeyen hallerde, bu Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanları ve gemiadamlarına, 618 sayılı Limanlar Kanununun ceza hükümleri uygulanır.

#### *Yürürlük*

*Madde 58-* T.C. Anayasasının 115 inci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun

2 nci maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştayca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girer.

### *Yürütme*

*Madde 59-* Bu Tüzük hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

## **Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzükte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Tüzük**

Madde 1- 23/11/1993 tarihli ve 93/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük'ün 2 nci maddesinin (h) bendi aşağıdaki biçimde değiştirilmiştir.

"h) Nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler:

- 1) Askerî gemiler dışındaki nükleer güçle yürütülen veya nükleer yük taşıyan gemi,
- 2) Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından tehlikeli yük olarak sınıflandırılan (petrol ve türevleri dahil) yükleri ve Gemilerden Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (MARPOL) ve eklerinde bahsedilen denizi kirleticileri taşımak amacıyla inşa edilmiş ve aynı amaçlar için çalıştırılan gemi ile bu yükleri boşalttıktan sonra yükün tehlikesini giderici işlemleri yapmamış gemi,
- 3) Uluslararası sözleşmelerde ve iç mevzuatta belirtilen nükleer, tehlikeli, zararlı atıkları taşıyan gemi".

Madde 2-Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük'ün 4 üncü maddesi başlığıyla birlikte aşağıdaki biçimde değiştirilmiştir.

"Trafik ayırım düzenleri

4- Boğazlar ve Marmara Bölgesinde (Ek-1) de gösterilen trafik ayırım düzenleri tesis olunmuştur."

Madde 3- Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük'ün 27 nci maddesinin (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"b) İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi demirleme yerleri (Ek-3 ) tedir."

Madde 4- Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük'e bağlı (Ek-1) ve (Ek-3) ilişikteki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 5- Danıştayca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 6- Bu Tüzük hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

\* Tüzük değişikliği RG. 21.6.1994-21967 de baskı başladıktan sonra elimize geçmiştir.