

## TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ

<b>Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi</b>	: 8/10/1998	No : 98/11860
<b>Dayandığı Kanununun Tarihi</b>	: 14/4/1925	No : 618
<b>Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi</b>	: 6/11/1998	No : 23515 Mük.
<b>Yayımlandığı Düsturun Tertibi</b>	: 5, Cild : 38	S:

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### *Amaç, Kapsam ve Tanımlar*

##### *Amaç ve kapsam*

**Madde 1** – Bu Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

##### *Tanımlar ve kısaltmalar*

**Madde 2** – Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
- d) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,
- e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
- f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazları'ndan bir liman, yada iskeleye varmak yada uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan yada uğraksız geçişini bozan gemi,
- g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele yada biryere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,
- h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,
- i) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari yada adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi,
- j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,

- k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,  
 l) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, yada iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,  
 m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,  
 n) İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,  
 o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,  
 p) Çanakkale Boğazı Güney Sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,  
 r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,  
 s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,  
 t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor sistemi,  
 anlamında kullanılmıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Hükümler

#### Trafik ayırım düzeni ve sınırları

**Madde 3** – Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Ek 1'de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

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

Kuzeyde:

41° 16'N	028° 55'E
41° 21'N	028° 55'E
41° 21'N	029° 16'E
41° 14'N	029° 16'E

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

40°05'N	026°11'E
40°02'N	025°55'E
39°50'N	025°53'E
39°44'N	025°55'E
39°44'N	026°09'E

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırı.

*Trafik kontrol merkez ve istasyonları*

**Madde 4** – İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları kurar.

*Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri*

**Madde 5** – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler,

- a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.
- b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.
  - 1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.
  - 2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.
  - 3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.
  - 4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.
  - 5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.
  - 6) Köprüüstü ile baş, kış, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.
  - 7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.
  - 8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprü üstlerinde, gece ve gündüz heran kullanıma hazır olacaktır.
  - 9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.
  - 10) Gemilerde baş ve kışta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kış tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.
  - 11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na girişlerinde başa trimli olmayacaktır.
  - 12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının % 5'ini geçmeyecektir.
  - 13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

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

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

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

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

*Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)*

**Madde 6 – a)** Seyir Planı-1 : Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT vedaha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acentaları İstanbul Boğazı yada Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I vereceklerdir.

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

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

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

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

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

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

*Güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler*

**Madde 7** – Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks yada VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

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

*Kılavuz kaptan işareti*

**Madde 8** – Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

*Uğraksız geçiş işareti*

**Madde 9** – Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir.

Uğraksız geçişini bozan yada uğraksız geçişini bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

*Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları*

**Madde 10 – (Değişik : 3/7/2017 - 2017/10477 K.)**

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 168 saat kalabilirler. İdare gerekli gördüğü hallerde bu süreyi kısaltabilir.

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

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

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

*İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş**Geçiş için alınacak önlemler*

**Madde 11** – Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve

görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

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

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

*Dümen tutma feneri*

**Madde 12** – Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü üstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayanvasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

*Hız*

**Madde 13** – Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.

*Yetişen gemi*

**Madde 14** – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

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

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

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

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

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

*Geçiş sırasında kaza ve arıza*

**Madde 15** – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyebilir. İlgili Trafik Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçiş tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

*Kumanda altında olmayan gemi*

**Madde 16** – Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

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

*Yedekleme*

**Madde 17** – Güvenli seyir sağlamak için bir gemi yada cisim, Türk Boğazları'ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör yada römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

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

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

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

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

*İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan kalkan gemiler*

**Madde 18** – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

*Trafik ayırım düzeninden ayrılma*

**Madde 19** – Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum

ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerdeki gemilere duyuracaklardır.

*Trafiğin geçici olarak durdurulması*

**Madde 20** – Türk Boğazları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafiği,

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

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

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

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

*Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme*

**Madde 21** – Türk Boğazları'nda 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 seyretmeye gücü olan gemiler için İdaregüvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.
- c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

*Derin su çekimli gemiler*

**Madde 22** – Türk Boğazları'nda geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindirik biçiminde bir işaret göstereceklerdir.



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

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

*Demirleme yerleri*

**Madde 23** – Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

- a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek2)'dedir.
- b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek3)'dedir.
- c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek4)'dedir.
- d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek5)'de dir.
- e) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 6)'dadır.

İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkiileri tesis edebilir.

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

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

Bu demirleme yerlerinin sahilinden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

*Saklı hükümler*

**Madde 24** – Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, her iki Boğaz için de geçerlidir.

#### DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

##### *Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler*

*Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler*

**Madde 25** – a) Boyları 150–200 metre ve/veya su çekimleri 10–15 metre arasında olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200–300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatıyı yada işleticisitarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz

önünde bulundurarak, Türk Boğazları'ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine yada kaptanına bildirir: bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu vereceklerdir.

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

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

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

**Madde 26** – Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak İsteyen

a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,

c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca İdareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir.

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

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

*Kılavuz kaptan alma*

**Madde 27** – Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

*Usulsüz bağlama ve demirleme*

**Madde 28** – Türk Boğazları trafik ayırımı 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 kaldırırlır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

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

*Çevre kirtelme yasağı*

**Madde 29** – Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

*Yelkenle ve kürekle seyir yasağı*

**Madde 30** – Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

*Bildirim yükümlülüğü ve rapor*

**Madde 31** – a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

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

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

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### *İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar*

*Sınırlar*

**Madde 32** – İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

(1) 41° 16'N 028° 55'E

(2) 41° 21'N 028° 55'E

(3) 41° 21'N 029° 16'E

(4) 41° 14'N 029° 16'E noktaları.

Güneyde;

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

*Hava çekimi*

**Madde 33** – İstanbul Boğazı trafik ayırımı düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz aşıklarına özen göstereceklerdir.

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

*Yerel deniz trafiği*

**Madde 34** – Kuzeyde Türkeli Feneri'nden, Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyası arasında aykırıolarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğerdeniz araçları trafik ayırımı şartlarını en kısa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çaparız vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

*Akıntı*

**Madde 35** – a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında yada Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

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

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

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

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en

kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

*Görüş uzaklığı*

**Madde 36** – İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

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

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

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

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

*Kılavuzluk hizmetleri*

**Madde 37** – İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15, 15N–29 07', 94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41 14', 48N–29 09', 52E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

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

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

b) Limana gelen ve giden gemiler;

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

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

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

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

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

*Türk Limanlarına uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri*

**Madde 38** – İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

*Sağlık denetimleri*

**Madde 39** – İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

*Acenta ile buluşma yerleri*

**Madde 40** – İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

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

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

ALTINCI BÖLÜM  
*Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine  
İlişkin Kurallar*

*Sınırlar*

**Madde 41** – Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırları;

Kuzeyde:

- (1) 40° 37'N            027°11'E,  
(2) 40° 27'N            027°09'E,

Güneyde:

- (1) 40° 05'N            026°11'E  
(2) 40° 02'N            025°55'E  
(3) 39° 50'N            025°53'E  
(4) 39° 44'N            025°55'E  
(5) 39° 44'N            026°09'E

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

*Yerel deniz trafiği*

**Madde 42** – Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarakgeçiş 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 43** – a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

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

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

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

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

*Görüş uzaklığı*

**Madde 44** – İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

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

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

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

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

*Kılavuzluk hizmetleri*

**Madde 45** – Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40 00' 45N–26 08' , 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 01' , 55N–26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40 25',70N–26 44', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam



arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 25', 05N–26 44', 10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylamarasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

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

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

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demiryerlerine alacaklardır.

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

*Türk Limanlarına uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri*

**Madde 46** – Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde; geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

*Sağlık denetimleri*

**Madde 47** – Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

*Acenta ile buluşma yerleri*

**Madde 48** – Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar.

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

YEDİNCİ BÖLÜM  
*Çeşitli Hükümler*

*Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayrı tutulan gemiler*

**Madde 49** – Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6 ncı maddenin(a) bendi uygulanmaz.

*Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı*

**Madde 50** – (Mülga : 22/3/1999 - 99/12660 K.)

*Tüzük hükümlerine aykırı davranış*

**Madde 51** – Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

*Yürürlükten kaldırılan hükümler*

**Madde 52** – 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır.

*Yürürlük*

**Madde 53** – T.C. Anayasa'nın 115 nci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

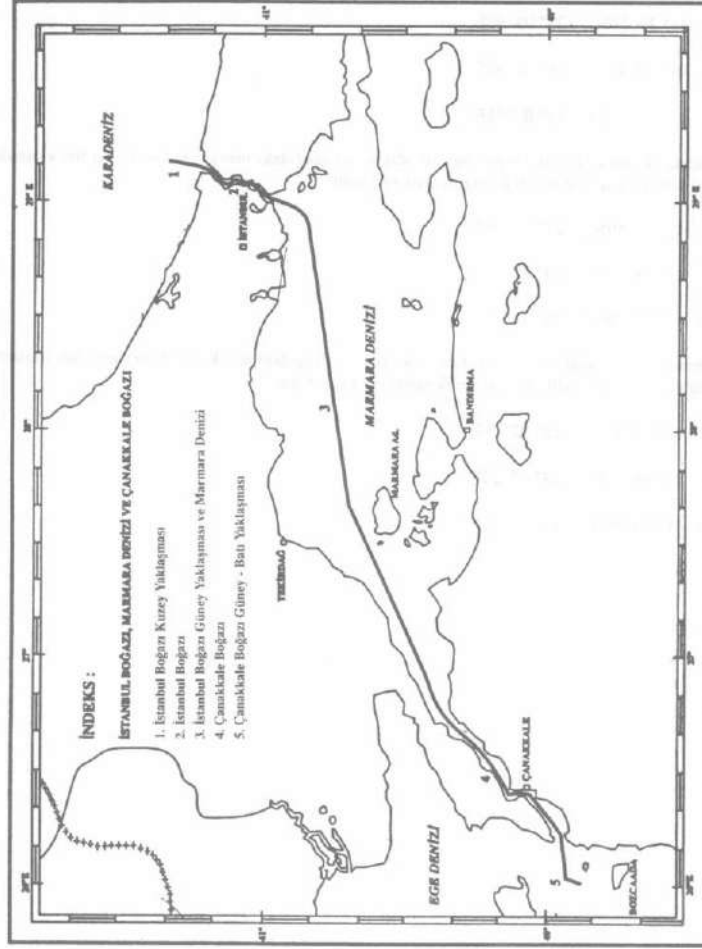
*Yürütme*

**Madde 54** – Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

## EK – I

## TRAFİK AYIRIM DÜZENLERİ

İstanbul Boğazı Kuzey Yaklaşması  
İstanbul Boğazı  
İstanbul Boğazı Güney Yaklaşması ve Marmara Denizi  
Çanakkale Boğazı  
Çanakkale Boğazı Güney – Batı Yaklaşması



## İSTANBUL BOĞAZI KUZEY YAKLAŞMASI

İlgili Harita: Türk deniz haritası 1811 (INT3758), 1993 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin tanımlanması

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

(1) 41°20'.50N, 29°09'.90E

(2) 41°20'.00N, 29°12'.50E

(3) 41°13'.60N, 29°07'.98E

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

(4) 41°15'.80N, 29°16'.90E

(5) 41°14'.10N, 29°10'.00E

(6) 41°13'.36N, 29°08'.55E

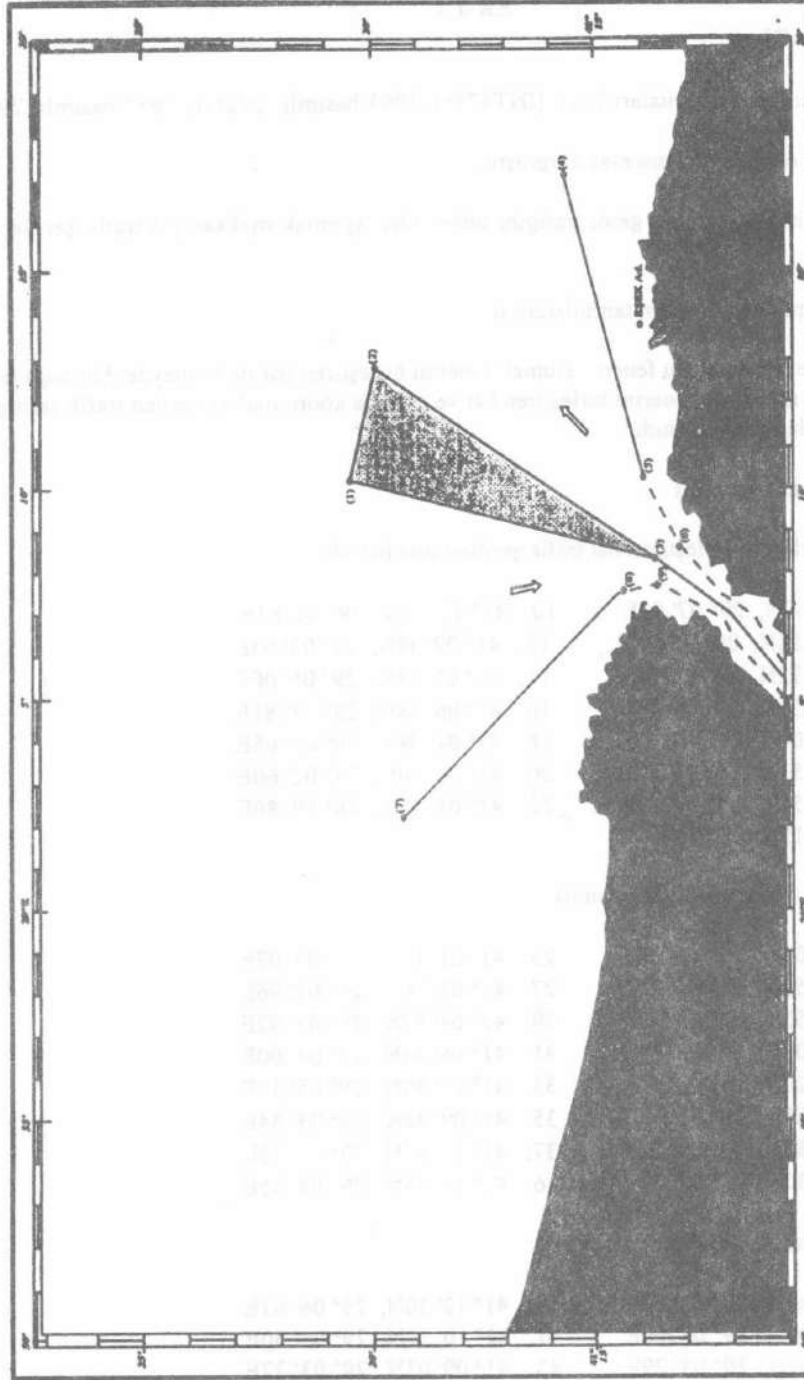
(c) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(7) 41°19'.40N, 29°02'.00E

(8) 41°14'.70N, 29°07'.20E

(9) 41°13'.80N, 29°07'.50E

EK - 1.1 (Harita)



İSTANBUL BOĞAZI KUZUY YAKLAŞMASI

## İSTANBUL BOĞAZI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2921 (INT3756), 1993 basımlı;2921A, 1992 basımlı; 2921 B, 1992 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. İstanbul Boğazı'nda ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak maksadıyla 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 koorninatları 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'.60N, 29° 07'.98E	10. 41°.12'.18N, 29° 06'.83E
11. 41° 10'.88N, 29° 05'.08E	12. 41°.09'.38N, 29° 03'.53E
13. 41° 08'.92N, 29° 03'.53E	14. 41°.07'.38N, 29° 05'.00E
15. 41° 07'.21N, 29° 05'.00E	16. 41°.06'.38N, 29° 03'.81E
17. 41° 06'.00N, 29° 03'.67E	18. 41°.04'.98N, 29° 03'.65E
19. 41° 04'.53N, 29° 03'.17E	20. 41°.03'.10N, 29° 02'.60E
21. 41° 01'.55N, 28° 59'.91E	22. 41°.01'.40N, 28° 59'.80E
23. 41° 00'.15N, 28° 59'.75E	

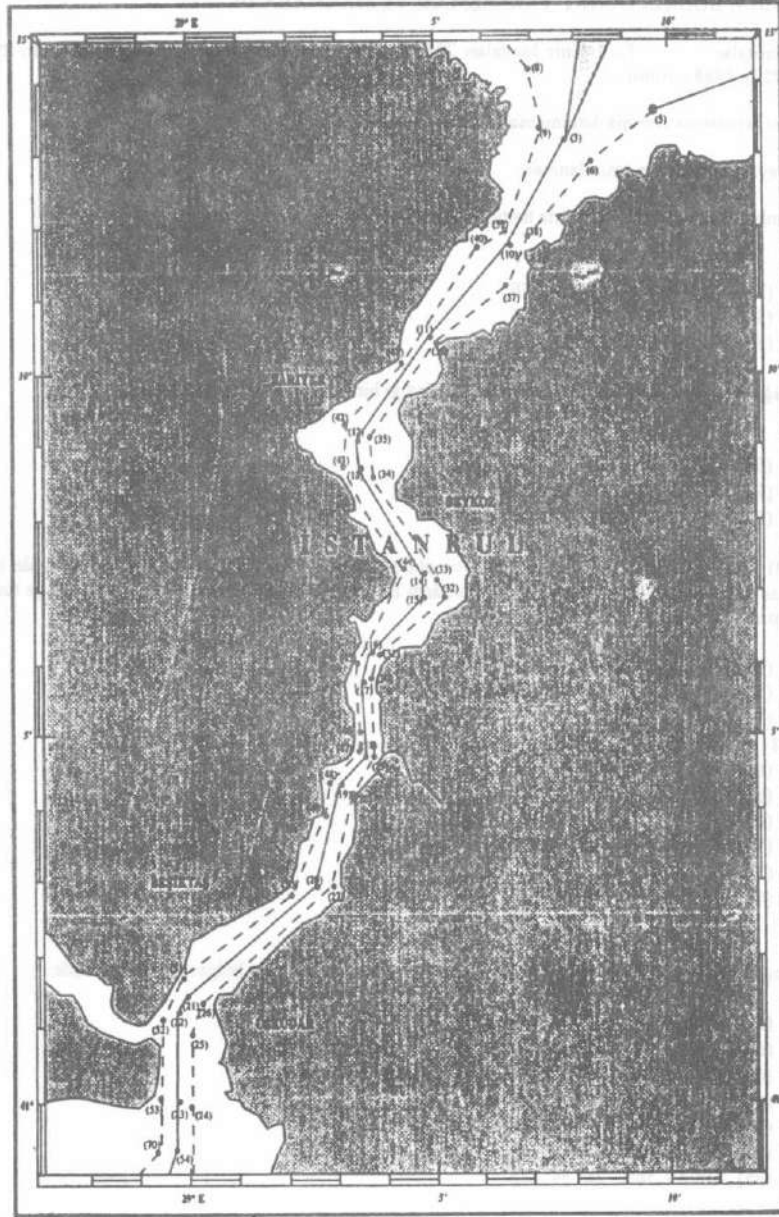
(b) İstanbul Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı

24. 41° 00'.00N, 29° 00'.06E	25. 41°.01'.10N, 29° 00'.07E
26. 41° 01'.50N, 29° 00'.20E	27. 41°.03'.10N, 29° 02'.96E
28. 41° 04'.50N, 29° 03'.33E	29. 41°.04'.97N, 29° 03'.92E
30. 41° 06'.05N, 29° 03'.85E	31. 41°.06'.35N, 29° 04'.00E
32. 41° 17'.20N, 29° 05'.40E	33. 41°.07'.40N, 29° 05'.35E
34. 41° 08'.85N, 29° 03'.89E	35. 41°.09'.48N, 29° 03'.84E
36. 41° 10'.80N, 29° 05'.20E	37. 41°.11'.67N, 29° 06'.78E
38. 41° 12'.30N, 29° 07'.20E	6. 41°.13'.36N, 29° 08'.55E

(c) İstanbul Boğazı trafik şeridi Batı sınırı

9. 41° 13'.80N, 29° 07'.50E	39. 41°.12'.30N, 29° 06'.63E
40. 41° 12'.00N, 29° 06'.00E	41. 41°.10'.51N, 29° 04'.50E
42. 41° 09'.52N, 29° 03'.29E	43. 41°.09'.03N, 29° 03'.27E
44. 41° 07'.48N, 29° 04'.62E	45. 41°.06'.25N, 29° 03'.50E
46. 41° 05'.13N, 29° 03'.53E	47. 41°.04'.92N, 29° 03'.40E
48. 41° 04'.57N, 29° 02'.94E	49. 41°.04'.13N, 29° 02'.85E
50. 41° 02'.97N, 29° 02'.07E	51. 41°.01'.73N, 28° 59'.73E
52. 41° 01'.29N, 28° 59'.45E	53. 41°.00'.30N, 28° 59'.42E

EK - 1.2 (Harita)



## EK – 1.3

## İSTANBUL BOĞAZI GÜNEY YAKLAŞMASI VE MARMARA DENİZİ

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2923 (INT3754), 1991 basımlı; 293, 1990 basımlı; 295 (INT3752), 1988 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik ayırım düzeninin tanımlanması.

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

(23) 41°00'.15N, 28°59'.75E

(54) 40°59'.53N, 28°59'.73E

(55) 40°58'.80N, 28°59'.44E

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

(55) 40°58'.80N, 28°59'.44E

(56) 40°57'.53N, 28°58'.63E

(57) 40°57'.78N, 28°58'.11E

(c) (58) 40° 56'.10N, 28°57'.00E 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'.21N, 28°57'.22E

(57) 40°57'.78N, 28°58'.11E

(56) 40°57'.53N, 28°58'.63E

(81A) 40°56'.83N, 29°00'.06E

(81) 40°55'.00N, 29°00'.06E

(67) 40°54'.70N, 28°58'.55E

(68) 40°53'.78N, 28°57'.15E

(76) 40°42'.20N, 27°38'.09E

(59) 40°54'.30N, 28°55'.40E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(71A) 40°56'.83N, 28°54'.23E

(59) 40°54'.30N, 28°55'.40E

(60) 40°52'.40N, 28°52'.10E

(61) 40°44'.20N, 27°38'.09E

(62) 40°26'.00N, 26°45'.25E

(63) 40°45'.42N, 27°38'.09E

(64) 40°53'.90N, 28°52'.10E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E



## EK-1.3 (devamı)

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

(66) 40°51'.50N, 29°00'.31E

(67) 40°54'.70N, 28°58'.55E

(68) 40°53'.78N, 28°57'.15E

(69) 40°51'.95N, 28°58'.00E

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

(53) 41°00'.30N, 28°59'.42E

(70) 40°59'.50N, 28°59'.39E

(71) 40°58'.21N, 28°57'.22E

(72) 40°55'.89N, 28°52'.09E

(73) 40°47'.40N, 27°38'.09E

(74) 40°26'.50N, 26°45'.25E

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

(75) 40°25'.50N, 26°45'.25E

(76) 40°42'.20N, 27°38'.09E

(77) 40°50'.39N, 28°52'.07E

(78) 40°52'.90N, 28°55'.92E

(h) İstanbul Boğazı'nı geçip İzmit Körfezi'ne seyrecek 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 mevkiilerden geçen hat arasında tesis edilmiş güneydoğu trafik şeridini takip ederler.

(78) 40°52'.90N, 28°55'.92E

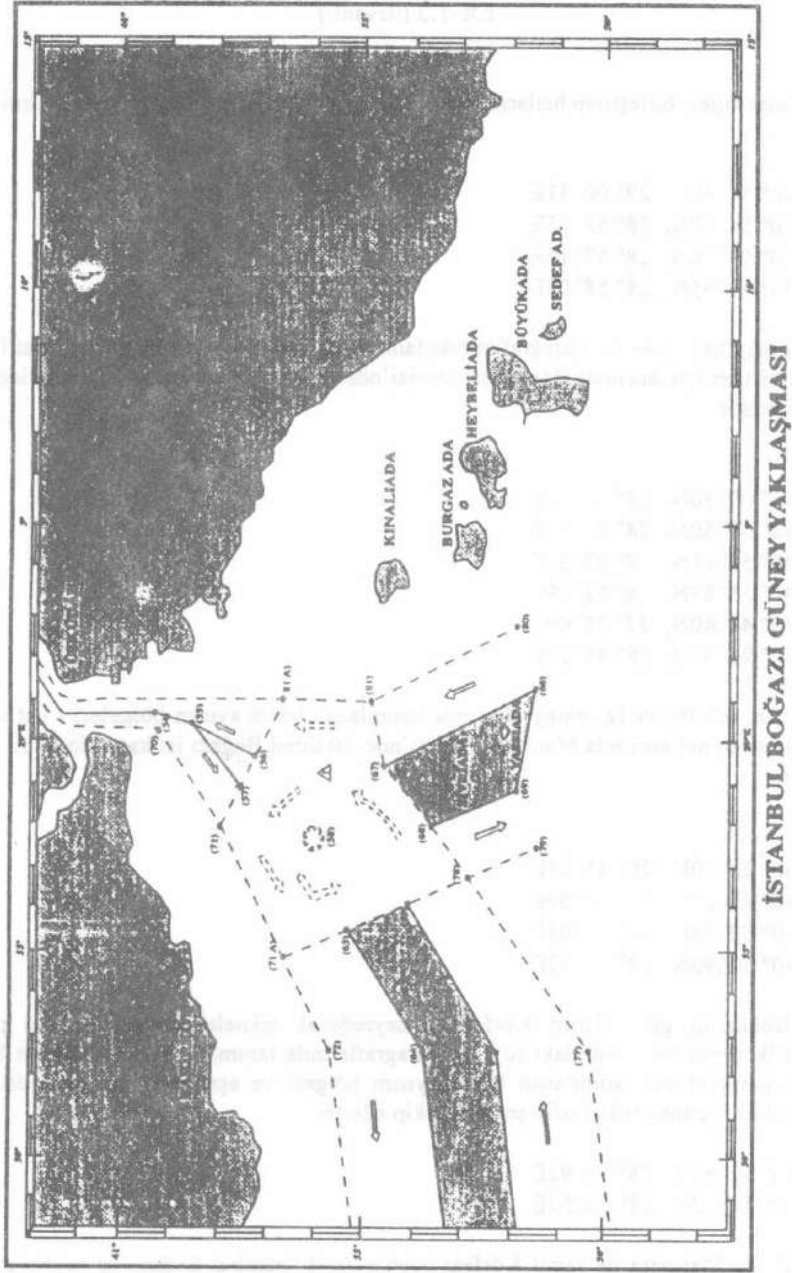
(79) 40°51'.50N, 28°56'.57E

(i) Güney ve Doğu Marmara ile İzmit Körfezi'nden gelerek İstanbul Boğazı'na seyrecek tekneler için (e) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

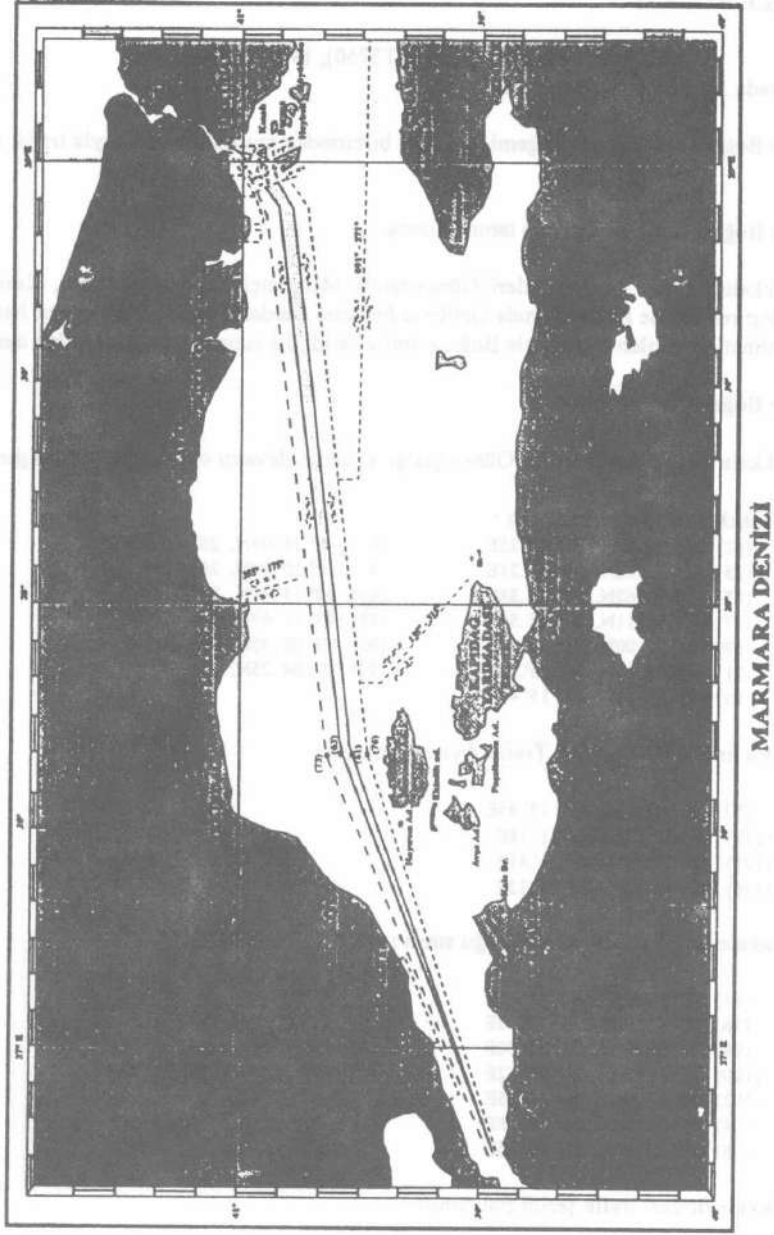
(80) 40°52'.00N, 29°01'.73E

(81) 40°55'.00N, 29°00'.06E

EK - 1.3 (Harita - I)



EK - 1.3 (Harita - II)



**ÇANAKKALE BOĞAZI**

İlgili Harita : Türk deniz haritası 212 (INT3750), 1991 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. Çanakkale Boğazı'nda ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak amacıyla 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°26'.00N, 26°45'.25E	(82) 40°24'.05N, 26°41'.65E
(83) 40°22'.83N, 26°40'.21E	(84) 40°20'.90N, 26°38'.55E
(85) 40°18'.62N, 26°35'.88E	(86) 40°13'.40N, 26°27'.80E
(87) 40°12'.11N, 26°23'.50E	(88) 40°11'.63N, 26°22'.95E
(89) 40°09'.00N, 26°23'.40E	(90) 40°08'.55N, 26°23'.31E
(91) 40°08'.15N, 26°23'.09E	(92) 40°04'.25N, 26°18'.54E
(93) 40°02'.59N, 26°15'.45E	

(b) Orta hattın devamı olan Trafik Ayırım Bölgesi:

(93) 40°02'.59N, 26°15'.45E
(120) 40°01'.52N, 26°11'.18E
(125) 40°01'.28N, 26°11'.41E
(126) 40°01'.90N, 26°14'.32E

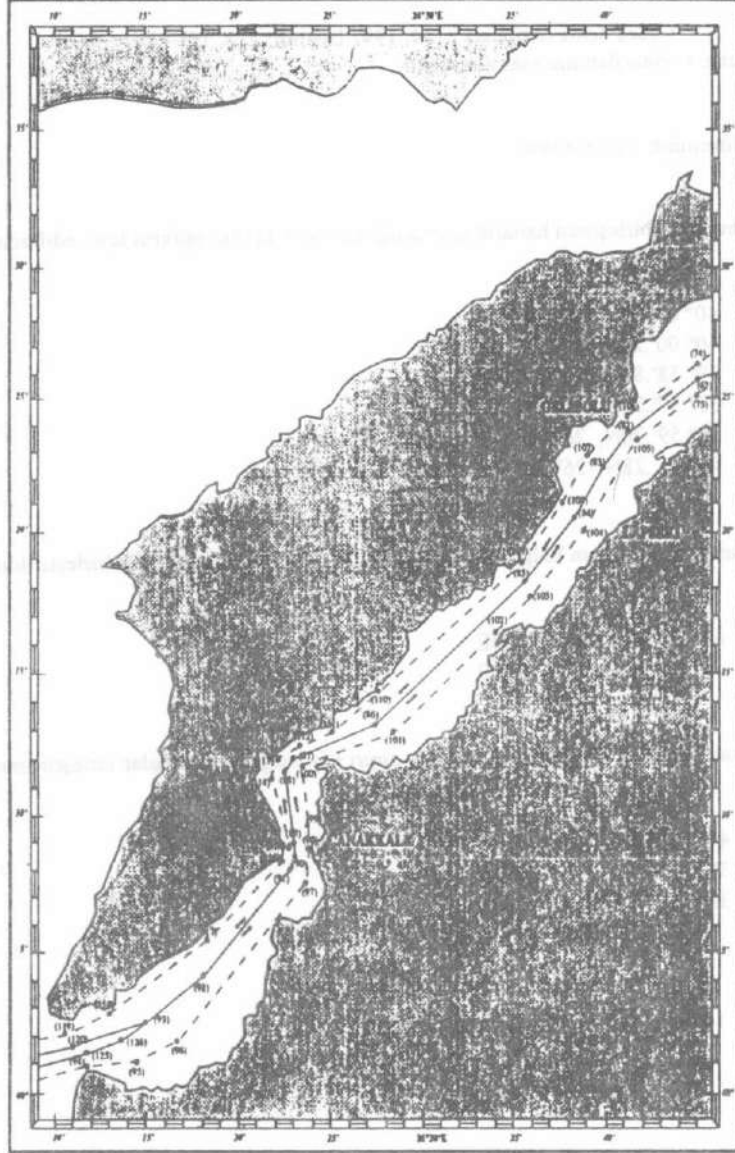
(II) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:

(94) 40°00'.99N, 26°11'.70E	(95) 40°01'.10N, 26°15'.01E
(96) 40°01'.90N, 26°17'.22E	(97) 40°07'.70N, 26°23'.48E
(98) 40°08'.90N, 26°23'.70E	(99) 40°09'.50N, 26°23'.95E
(100) 40°11'.84N, 26°23'.62E	(101) 40°13'.10N, 26°28'.90E
(102) 40°16'.90N, 26°34'.35E	(103) 40°18'.10N, 26°36'.30E
(104) 40°20'.50N, 26°39'.18E	(105) 40°23'.65N, 26°42'.04E
(75) 40°25'.50N, 26°45'.25E	

(III) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:

(74) 40°26'.50N, 26°45'.25E	(106) 40°24'.45N, 26°41'.20E
(107) 40°23'.20N, 26°39'.25E	(108) 40°21'.30N, 26°37'.82E
(109) 40°19'.10N, 26°35'.45E	(110) 40°14'.50N, 26°27'.88E
(111) 40°13'.12N, 26°25'.55E	(112) 40°12'.46N, 26°23'.31E
(113) 40°12'.02N, 26°22'.50E	(114) 40°11'.39N, 26°22'.19E
(115) 40°08'.73N, 26°23'.10E	(116) 40°08'.42N, 26°22'.91E
(117) 40°05'.60N, 26°18'.95E	(118) 40°02'.67N, 26°13'.24E
(119) 40°02'.00N, 26°11'.03E	

EK - 1.4 (Harita)



ÇANAKKALE BOĞAZI

## ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEYBATI YAKLAŞMASI

İlgili Haritalar : Türk deniz haritaları 2134, 1992 basımlı; 213, 1993 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin Tanımlanması:

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

(120) 40°01'.52N, 26°11'.18E

(121) 40°00'.20N, 25°59'.70E

(122) 39°58'.80N, 25°57'.70E

(123) 39°57'.20N, 25°57'.70E

(124) 39°59'.70N, 26°00'.40E

(125) 40°01'.28N, 26°11'.41E

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

(119) 40°02'.00N, 26°11'.03E

(127) 40°01'.55N, 25°57'.70E

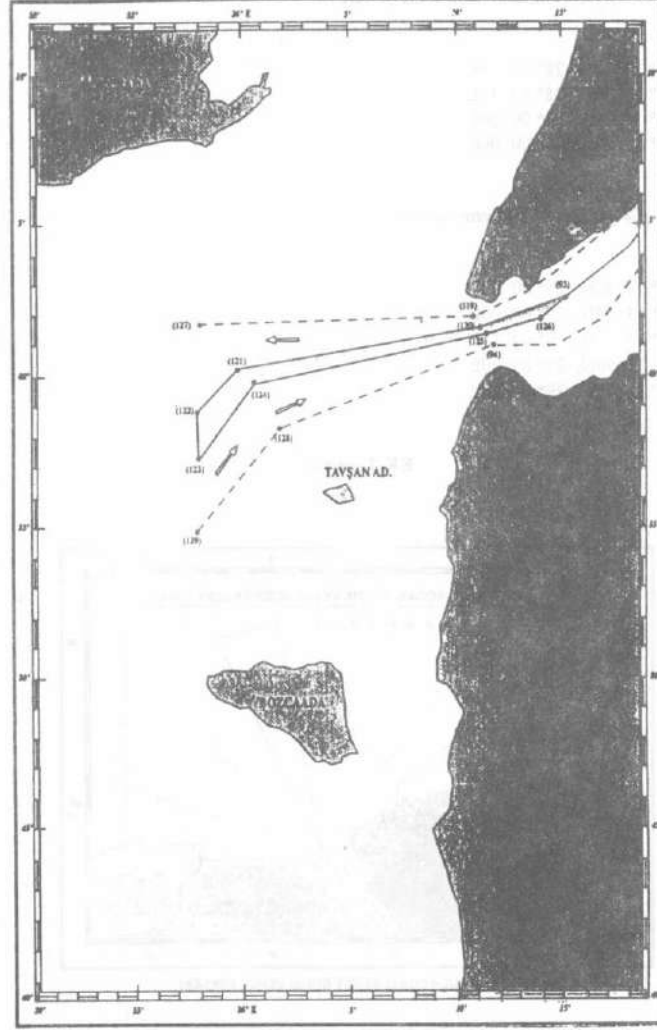
(c) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin güney sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(94) 40°00'.99N, 26°11'.70E

(128) 39°58'.29N, 26°01'.60E

(129) 39°55'.00N, 25°57'.70E

## EK 1.5 (harita)



ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEY - BATI YAKLAŞMASI

## İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri

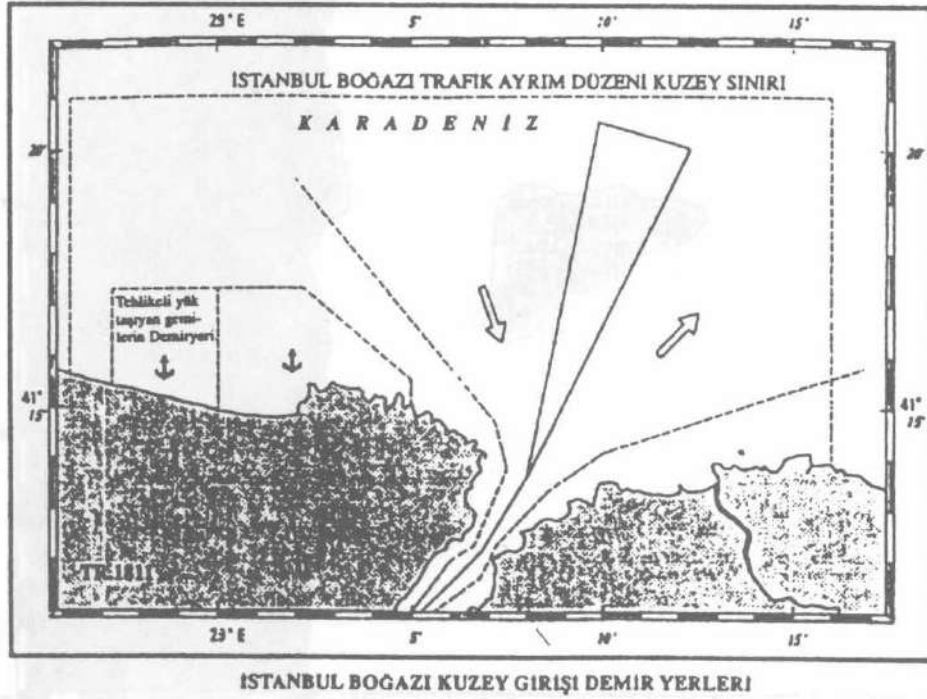
A – Tehlikeli yük taşıyan gemilerin demirleme yerleri

1. 41°15'.40N, 28°57'.45E
2. 41°17'.50N, 28°57'.45E
3. 41°17'.50N, 29°00'.00E
4. 41°14'.90N, 29°00'.00E

B – Yolcu kuru yük gemileri demirleme yerleri

1. 41°14'.90N, 29°00'.00E
2. 41°17'.50N, 29°00'.00E
3. 41°17'.50N, 29°02'.37E
4. 41°15'.90N, 29°05'.00E
5. 41°15'.00N, 29°05'.00E

EK-2 (harita)





**İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri**

Bu demir yerlerinin sahilinden itibaren 2,5 gominası içine demirlemek yasaktır.

Bu demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

**A – Limana Yanaşacak Gemiler Demir Yeri**

1. 41°00'.40N, 28°59'.15E
2. 40°59'.39N, 28°58'.60E
3. 40°58'.15N, 28°56'.50E
4. 41°00'.15N, 28°56'.50E

**B – Limandan Kalkan ve Uzun Süreli Kalacak Gemiler Demir Yeri**

1. 41°00'.15N, 28°56'.50E
2. 40°58'.15N, 28°56'.50E
3. 40°56'.82N, 28°53'.50E
4. 40°58'.92N, 28°53'.50E

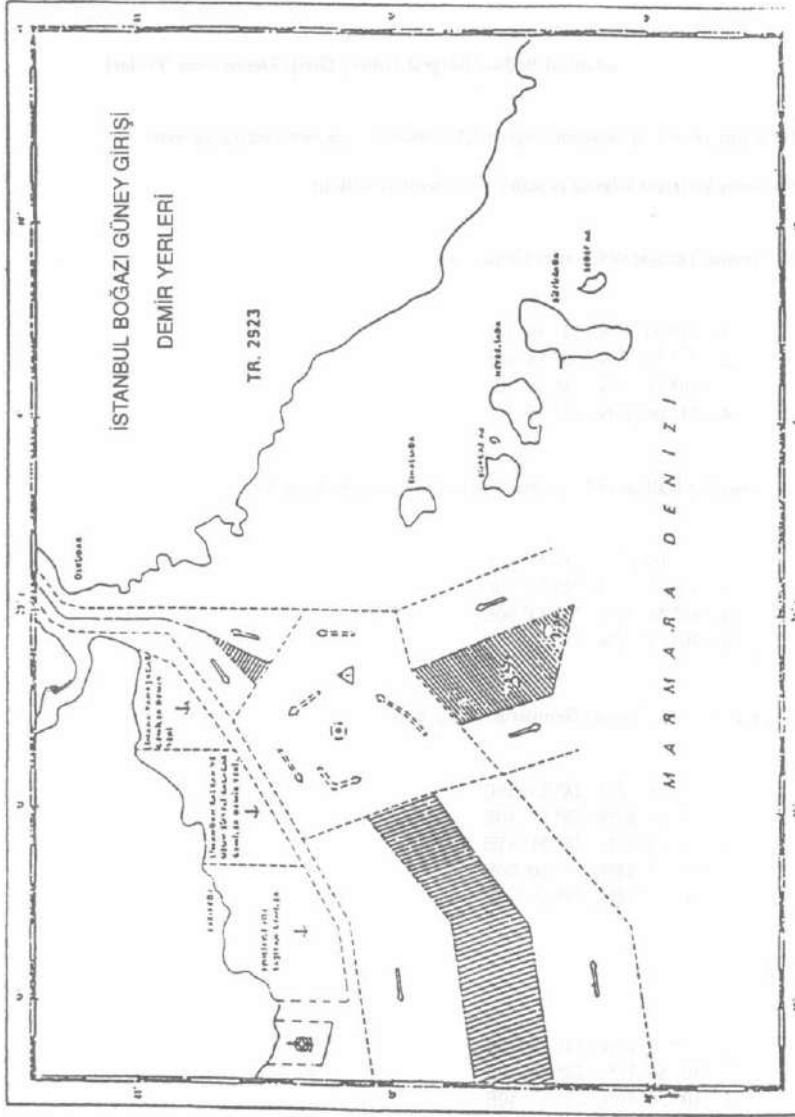
**C – Tehlikeli Yük taşıyan Gemilerin Demir Yeri**

1. 40°58'.92N, 28°53'.50E
2. 40°56'.82N, 28°53'.50E
3. 40°56'.12N, 28°51'.95E
4. 40°55'.88N, 28°50'.00E
5. 40°57'.48N, 28°50'.00E

**D – Karantina Demir Yeri**

1. 40°57'.54N, 28°48'.70E
2. 40°56'.10N, 28°48'.70E
3. 40°56'.40N, 28°47'.40E
4. 40°58'.23N, 28°47'.40E

EK-3 (harita)



3531

EK-4

**Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri**

A – Tehlikeli Yük taşıyan Gemilerin Demirleme Yeri

1. 40°37'.55N, 27°10'.00E
2. 40°36'.45N, 27°10'.00E
3. 40°32'.65N, 27°00'.00E
4. 40°33'.42N, 26°59'.80E

B – Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

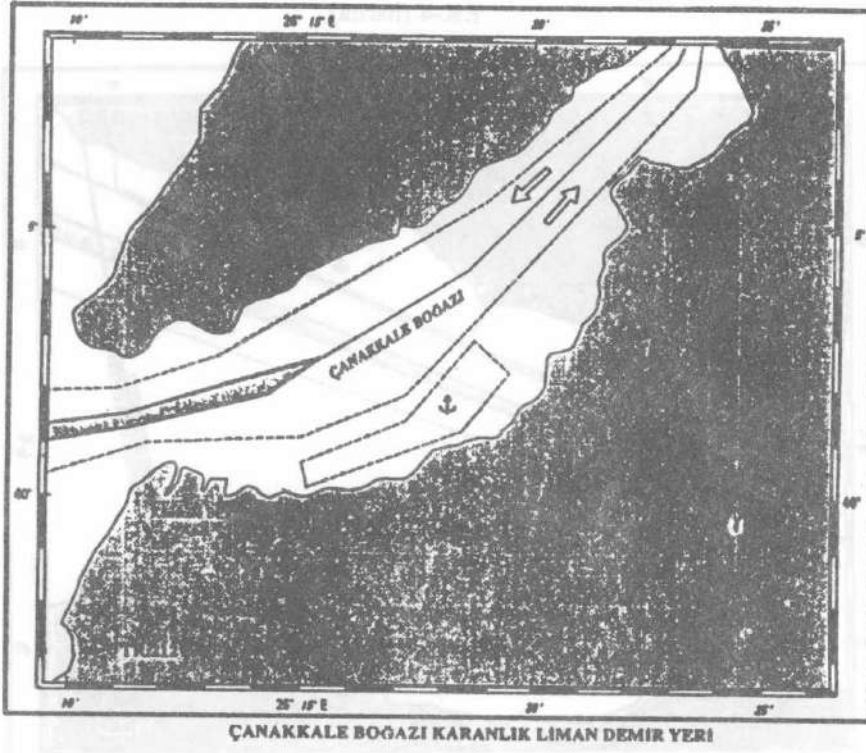
1. 40°33'.42N, 26°59'.80E
2. 40°32'.65N, 27°00'.00E
3. 40°30'.00N, 26°53'.00E
4. 40°31'.30N, 26°52'.40E

**Çanakkale Boğazı Bölgesi İçi (Karanlık Liman) Demirleme Yeri**

Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

1. 40°00'.90N, 26°15'.10E
2. 40°01'.70N, 26°17'.40E
3. 40°03'.07N, 26°18'.95E
4. 40°02'.55N, 26°19'.80E
5. 40°01'.40N, 26°18'.75E
6. 40°00'.30N, 26°15'.20E

EK-5 (harita)



**Çanakkale Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri**

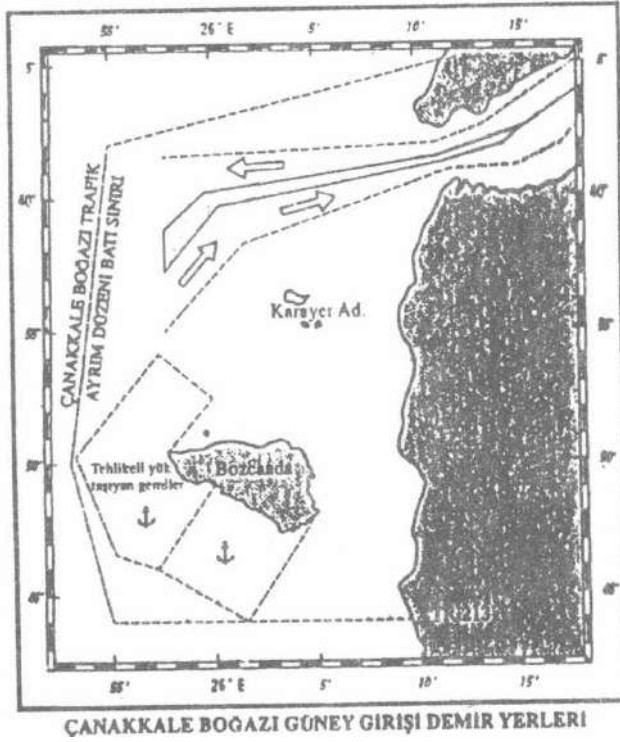
**A – Tehlikeli Yük taşıyan gemilerin Demir Yerleri**

1. 39°49'.17N, 26°00'.00E
2. 39°46'.00N, 25°57'.40E
3. 39°46'.90N, 25°55'.30E
4. 39°50'.45N, 25°53'.40E
5. 39°54'.15N, 25°57'.80E
6. 39°52'.75N, 26°00'.00E
7. 39°50'.40N, 25°57'.90E

**B – Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri**

1. 39°48'.10N, 26°04'.97E
2. 39°44'.00N, 26°01'.90E
3. 39°46'.00N, 25°57'.40E
4. 39°49'.17N, 26°00'.00E

**EK-6 (harita)**



**8/10/1998 TARİHLİ VE 98/11860 SAYILI BAKANLAR KURULU KARARI İLE  
YÜRÜRLÜĞE KONULAN TÜZÜĞE EK VE DEĞİŞİKLİK GETİREN TÜZÜKLERİN  
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ TARİHLERİNİ GÖSTEREN ÇİZELGE**

Ek ve Değişiklik Getiren Tüzüğü Yürürlüğe Koyan Kararnamenin		Değişen Maddeler	Yürürlüğe Giriş Tarihi
Tarihi	Numarası		
22/3/1999	99/12660	50	5/5/1999
3/7/2017	2017/10477	10	28/7/2017