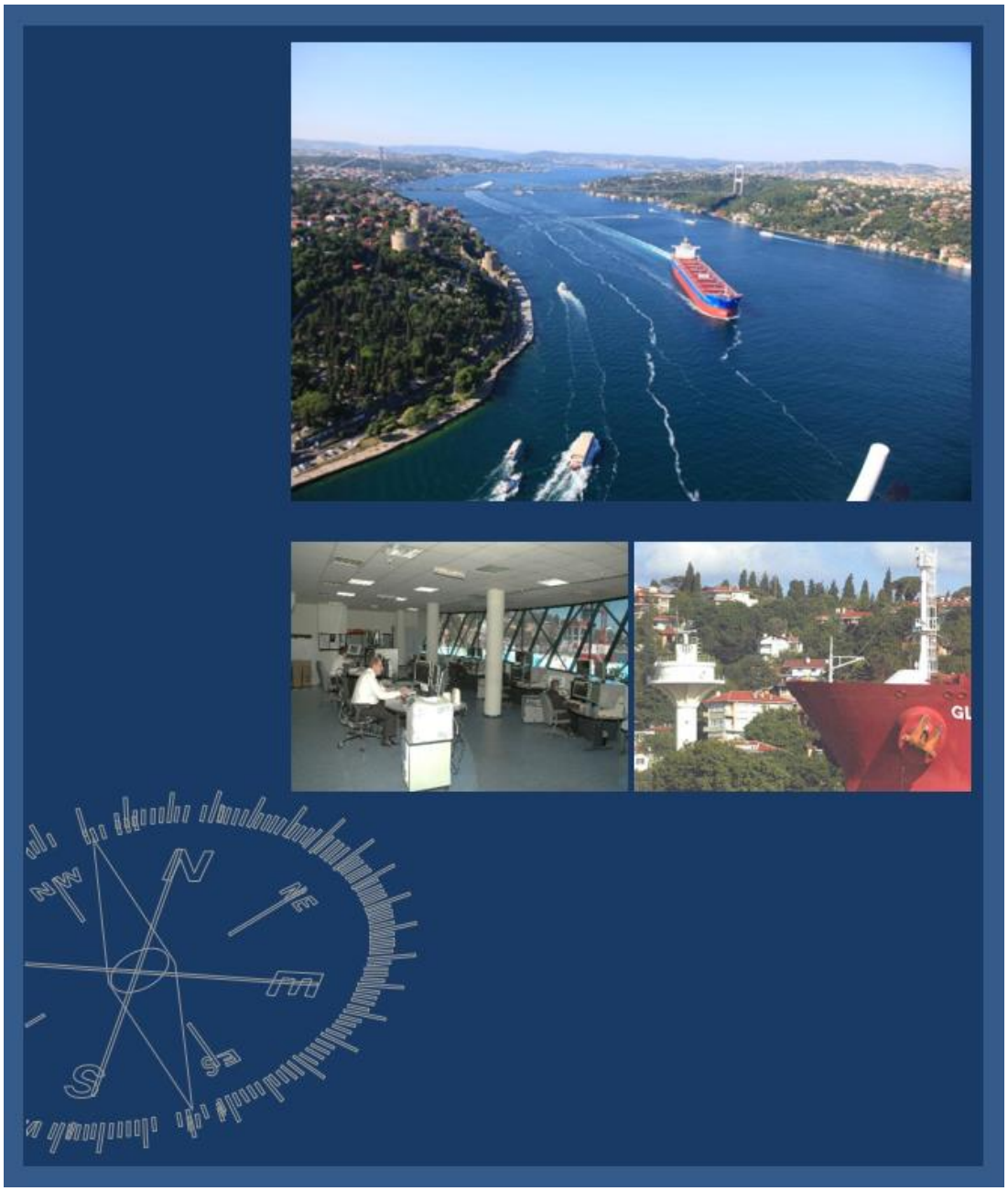
T.C.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



TÜRK BOĞAZLARI GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ KULLANICI REHBERİ

İÇİNDEKİLER

TANIMLAR VE KISALTMALAR iv
ŞEKİLLER LİSTESİ v
TABLOLAR LİSTESİ v
1 GENEL 1
1.1 Giriş 1
1.2 İşletim 1
1.3 Yetkili Otorite 1
1.4 İdare 1
1.5 TBGTH Otoritesi 1
1.6 Verilen Hizmetler 1
1.7 Hizmet Alanı 1
1.8 Kılavuzluk Hizmetleri 2
1.9 Haritalar 2
1.10 Aktif Katılımcı Deniz Araçları 2
1.11 Pasif Katılımcı Deniz Araçları 2
2 TÜRK BOĞAZLARI RAPORLAMA SİSTEMİ (TÜBRAP) 4
2.1 Trafik Ayrım Düzeni 4
2.2 Seyir Planı - 1 (SP-1) Raporu 4
2.3 Seyir Planı - 2 (SP-2) Raporu 5
2.4 Mevki Raporu 5
2.5 Çağırma Noktası Raporu 5
2.6 Marmara Raporu (MARRAP) 5
3 HABERLEŞME 6
3.1 Haberleşme Dili ve Şekli 6
4 TBGTH SEKTÖRLERİ SINIRLARI VE HABERLEŞME KANALLARI 7
4.1 İstanbul GTH Sektör Sınırları 7
4.1.1 Türkeli Sektörü: 7
4.1.2 Kandilli Sektörü: 7
4.1.3 Kadıköy Sektörü: 8
4.1.4 Marmara Sektörü: 8
4.2 Çanakkale GTH Sektör Sınırları 8
4.2.1 Gelibolu Sektörü: 9
4.2.2 Nara Sektörü: 9
4.2.3 Kumkale Sektörü: 9
5 TBGTH TARAFINDAN VERİLEN ÖNEMLİ MESAJ İŞARETLERİNİN ANLAMLARI 10
5.1 Bilgi 10
5.2 Tavsiye 10

5.3 Uyarı 10
5.4 Talimat 10
6 TBGTH TARAFINDAN VERİLEN HİZMETLER 11
6.1 Bilgi Hizmeti 11
6.2 Seyir Yardımı Hizmeti 11
6.3 Trafik Organizasyon Hizmeti 11
7 GEMİLERİN TABİ OLACAĞI PROSEDÜRLER 12
7.1 Genel 12
7.2 Demirleme ve Demir Yerinden Ayrılma 12
7.3 Limana Yanaşma ve Ayrılma 12
7.4 Hız 13
7.5 Yetişip Geçme 13
7.6 Kazaların Rapor Edilmesi 13
7.7 Akıntı 13
7.8 Görüş Mesafesi 14
7.9 Karaya Oturma Durumunda 14
7.10 Olayların ve Deniz Kirliliğinin Rapor Edilmesi 14
7.11 Yerel Deniz Trafiği 14
7.12 Yedekli Geçiş 15
7.13 Sağlık Denetimleri 15
7.14 Tele Sağlık 15
7.15 Acenta ile Temas Yerleri 15
7.16 Balıkçı Tekneleri 15
7.17 Yelken ve Kürekle Seyreden Gemiler 15
7.18 Hava Çekimi 15
7.19 Köprü Ayakları 16
8 TÜRK BOĞAZLARI DEMİRLEME YERLERİ 17
8.1 İstanbul Boğazı Demir Yerleri 17
8.1.1 İstanbul Boğazı Kuzey Girişi Demir Yerleri 17
8.1.2 İstanbul Boğazı Güney Girişi Demir Yerleri 18
8.2 Çanakkale Boğazı Demir Yerleri 19
8.2.1 Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi Demir Yerleri 19
8.2.2 Çanakkale Boğaz İçi Demir Yeri 21
8.2.3 Çanakkale Boğazı Güney Girişi Demir Yerleri 22
EKLER 24
Ek-1 SP1 Raporu Formu 24
Ek-2 SP-2 Raporu Formu 26
Ek-3 Mevki Raporu Formatı 26

Ek-4 Çağırma Noktası Raporu Formatı 26
Ek-5 Marmara Raporu Formatı*(MARRAP)* 26
Ek-6 Sörvey Raporu 27
Ek-7 Kaptan Beyanı 28
Ek-8 Türk Boğazları Kontrol Listesi 29
Ek-9 Önemli Ulusal ve Uluslararası VHF Kanalları 31
Ek-10 Acil Durum Telefon Numaraları 31

TANIMLAR VE KISALTMALAR

AIS / OTS	: Automatic Identification System – Otomatik Tanımlama Sistemi
COLREGs	: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
DÇÖT	: Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
GTH / VTS	: Gemi Trafik Hizmetleri / Vessel Traffic Services
İDARE	: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
STCW	: Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları
TAD	: Trafik Ayırım Düzeni
TBDTDY	: Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TÜBRAP	: Türk Boğazları Raporlama Sistemi
UAB	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
DF	: Yön Bulucu
DSC	: Dijital Çağrı Seçici
ENC	: Elektronik Seyir Haritası
ETA	: Tahmini Varış Zamanı
GTHM	: Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi
IALA	: Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
LOA	: Tam Boy
RT	: Radyo Telefon
MMSI	: Deniz Seyyar Tanıtım Numarası
MARRAP	: Marmara Raporu
SMCP	: Standart Denizcilik Haberleşme Kalıpları
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 1974
SP	: Seyir Planı
UTC	: Evrensel Zaman
VHF	: Çok Yüksek Frekans
WGS	: Dünya Jeodetik Sistemi

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Alanı. 2
Şekil 2: İstanbul GTH Sektör Sınırları. 7
Şekil 3: Çanakkale GTH Sektör Sınırları. 8
Şekil 4: İstanbul Boğazı Kuzey Girişi Demir Yerleri. 17
Şekil 5: İstanbul Boğazı Güney Girişi Demir Yerleri. 18
Şekil 6: Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi Demir Yerleri. 19
Şekil 7: Çanakkale Boğaz İçi Demir Yeri. 21
Şekil 8: Çanakkale Boğazı Güney Girişi Demir Yerleri. 22

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: SMCP Haberleşme Mesaj İşaretleri. 6
Tablo 2: İstanbul GTH VHF Çalışma Kanalları. 7
Tablo 3: Çanakkale GTH VHF Çalışma Kanalları. 8

1 GENEL

1.1 Giriş

TBGTH, Türk Boğazlarında ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak ve teknolojinin sağladığı imkânlardan faydalanılarak seyir emniyeti ile deniz, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılması amacıyla tesis edilmiştir.

Kullanıcı rehberi, TBGTH alanında seyreden ve GTH hizmetlerinden yararlanacak olan gemi ve ilgililerine ihtiyaç duyacakları bilgileri sağlamak ve tabi olacakları usul ve esasları belirtmek üzere hazırlanmıştır.

Bu rehber, 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği 07.05.2020 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatı göz önünde bulundurularak kullanılacaktır.

1.2 İşletim

TBGTH, 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ve 07.05.2020 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatına göre, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik ile IMO 'nun A.857(20) ve A.827(19) sayılı kararları dikkate alınarak işletilecektir.

1.3 Yetkili Otorite

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır.

1.4 İdare

Denizcilik Genel Müdürlüğü'dür.

1.5 TBGTH Otoritesi

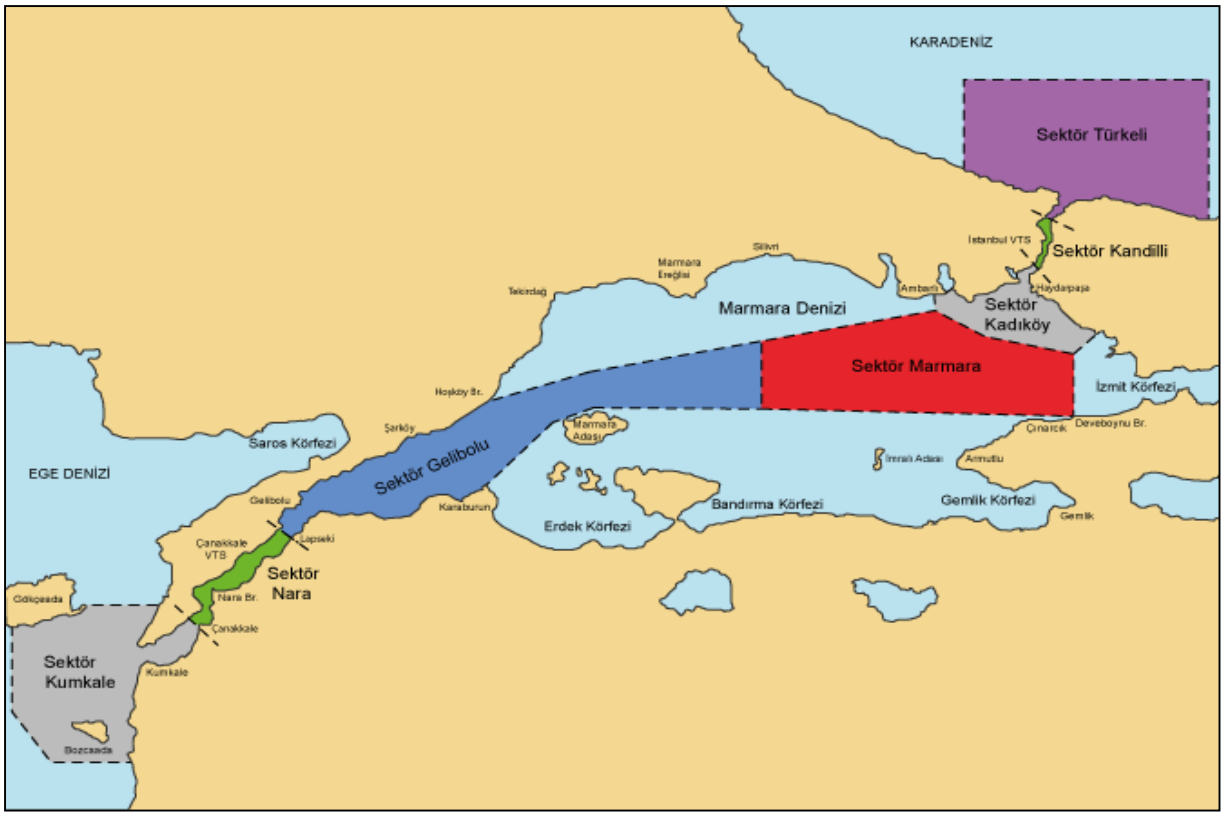
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'dür.

1.6 Verilen Hizmetler

TBGTH, IALA 'nın GTH ile ilgili karar ve tavsiyeleri dikkate alınarak, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmeliğe uygun olarak kurulmuştur. TBGTH, IMO 'nun A.857(20) ve A.827(19) sayılı kararlarına da uygun olarak; Bilgi Hizmeti, Seyir Yardımı Hizmeti ve Trafik Organizasyon Hizmetini verir.

1.7 Hizmet Alanı

TBGTH Şekil 1 de gösterilen alanı kapsar.



Şekil 1: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Alanı.

1.8 Kılavuzluk Hizmetleri

Türk Boğazlarında kılavuzluk hizmeti, herhangi bir Marmara limanına uğrayan veya ayrılan yabancı bayraklı gemiler, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapacak anlaşmalı ve tarifeli LNG tankerleri ile Türk Boğazlarından geçen tam boyu 150 metre ve üzeri LPG tankerleri ve nükleer güçle yürütülen, nükleer yük/atık, tehlikeli ve/veya zararlı yük (IMDG Kod-7) veya atık taşıyan gemiler için mecburidir. Gemilerin Türk Boğazlarında kılavuz kaptan almaları IMO A.827(19) Kararı gereği şiddetle tavsiye edilmekte olup, Türk Boğazlarında Kılavuzluk hizmetleri TBDTDY ve Uygulama Talimatı esasları dâhilinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür.

1.9 Haritalar

TBGTH sisteminde WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmış ENC kullanılmaktadır. Farklı datumda harita kullanan katılımcı gemiler, TBGTH tarafından enlem ve boylam olarak verilen tüm mevkiler için gerekli datum düzeltmesini uygulamalıdır.

1.10 Aktif Katılımcı Deniz Araçları

Yerel deniz trafiği kapsamındaki gemiler hariç olmak üzere, her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler ile tam boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, "Aktif Katılımcı" olarak tanımlanırlar. Bu gemilerin IMO A.851(20) no'lu karara uygun olarak hazırlanmış olan ve aşağıda detayları verilen TÜBRAP raporlama sistemine uymaları gerekmektedir.

1.11 Pasif Katılımcı Deniz Araçları

Her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan tam boyu 20 metreden küçük gemilerle, yerel deniz trafiği kapsamındaki gemiler, TBGTH alanı içinde "Pasif Katılımcı" olarak tanımlanırlar. Pasif

katılımcı deniz araçları aktif raporlama yapmazlar; ancak bulundukları sektörün VHF kanalını sürekli dinlemek ve TBGTH tarafından verilecek talimatlara uymak zorundadır.

İlgili Otorite tarafından uygulanan mevzuat kapsamında VHF Telsiz taşıma mecburiyeti bulunmayan gemiler ise Katılımcı Olmayan Deniz Araçları olarak değerlendirilir.

2 TÜRK BOĞAZLARI RAPORLAMA SİSTEMİ (TÜBRAP)

2.1 Trafik Ayrım Düzeni

Türk Boğazları ile yaklaşmalarında, WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanan, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzeni aşağıdaki sınırlar dâhilinde tesis edilmiştir.

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.

2.2 Seyir Planı - 1 (SP-1) Raporu

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptanı, donatanı ya da acenteleri, gemi Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce, boyları 200-300 metre arasında ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler ise Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce ilgili TBGTH merkezine yazılı olarak SP-1 Raporunu (Ek-1) ve gemi kaptanı tarafından doldurulan (Ek-8)'deki Kontrol Listesini verirler.

Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerle, nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli yük ve zararlı yük veya atık taşıyan gemilerin donatan ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında Bakanlık / İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilir. 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 ve gemi kaptanı tarafından doldurulan (Ek-8)'deki Kontrol Listesini vereceklerdir.

Marmara limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler SP-1 raporunu kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

Gemilerin SP-1 raporlarında beyan edilen Türk Boğazlarına giriş saatlerinde 2 saati aşan bir gecikme olması durumunda bu husus ilgili acente tarafından TBGTH Merkezine bildirilecektir. SP-1 raporu etkin bir trafik düzenlemesi yapılabilmesi için çok önemli olup, zamanında SP- 1 raporu göndermeyen veya olası gecikme halinde bildirimde bulunmayan gemiler trafiğin aksamasına, gecikmelere ve beklemelere yol açabileceklerinden, güncel trafik planlamasının dışında kalabilirler.

2.3 Seyir Planı - 2 (SP-2) Raporu

SP-1 Raporunu vermiş ve teknik bakımdan gemisinin Yönetmelik Madde 6'ya uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları ile savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin kaptanları, Türk Boğazlarına girişten 2 saat önce ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) belirlenmiş VHF kanalından TBGTH'ye SP-2 raporu (Ek-2) verirler.

Gemiler SP-2 raporu verdikten sonra, TBGTH tarafından verilecek bilgileri göz önünde tutarak hareket eder ve SP-2 raporu verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgileri jurnallerine kaydederler**.**

SP-2 raporu, TBGTH alanına girişin gerçekleşeceği sektöre verilir.

2.4 Mevki Raporu

Türk Boğazlarına girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 deniz mili kala VHF ile giriş tarafındaki TBGTH sektörüne kendilerini tanıtacak bilgileri içeren "Mevki Raporu"nu (Ek-3) vereceklerdir.

2.5 Çağırma Noktası Raporu

Türk Boğazlarından geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, belirlenmiş mevkilerde ilgili TBGTH sektörüne VHF ile "Çağırma Noktası Raporu"nu (Ek-4) vereceklerdir. Bu mevkiler TBGTH sistemine giriş ve çıkış noktalarıdır. Ayrıca gemiler her sektör değişiminde girdikleri sektöre VHF kanalından bu raporu vereceklerdir.

2.6 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 (Rehber dahilinde geçtiğinden aktif/pasif katılımcı deniz araçları tanımları eklendi), TBGTH alanına girdikleri sektöre VHF ile Marmara Raporu (MARRAP) (Ek-5) vereceklerdir.

3 HABERLEŞME

3.1 Haberleşme Dili ve Şekli

TBGTH'nin haberleşme dili İngilizce olup, doğru bir haberleşme için SMCP kullanılmalıdır. Türk gemileri ve kılavuz kaptanlı gemiler ile haberleşme Türkçe yapılabilir.
DTB / DTO gerekli gördüğü durumlarda, İngilizce bir mesajı Türkçe, Türkçe bir mesajı da İngilizce olarak tekrarlayabilir.
TBGTH ile haberleşirken hızlı konuşmamaya ve kelimelerin doğru telaffuzuna dikkat edilmelidir.

Tablo 1: SMCP Haberleşme Mesaj İşaretleri.

Haberleşme Türkçe Yapıldığında	Haberleşme İngilizce Yapıldığında
• BİLGİ • TAVSIYE • İKAZ/UYARI • TALİMAT • SORU • CEVAP • TALEP/İSTEK • NİYET	• INFORMATION • ADVICE • WARNING • INSTRUCTION • QUESTION • ANSWER • REQUEST • INTENTION

VHF 11, 12, 13, 14 TBGTH sektör kanalları olarak kullanılacaktır. Bu kanallar üzerinden seyir emniyeti dışında haberleşme yapılamaz.

İlgili sektörün TBGTH operatörü kendi sektöründe düzgün haberleşmeden ve haberleşme disiplininin korunmasından sorumlu olup, kanalın uygunsuz kullanımını ilgili liman başkanlığına rapor etmekle yükümlüdür.

VHF 06 acil müdahale kanalı olarak kullanılacaktır.

VHF 67 meteorolojik yayın amaçlı olup, gerektiğinde TBGTH tarafından genel duyuru amacıyla da kullanılabilecektir.

TBGTH alanı içinde mümkün olduğunca gemiler arası haberleşmenin yapılmaması, tüm bilgi akışının TBGTH tarafından yürütülmesi genel bir prensiptir. TBGTH çalışma kanalları amacı dışında kullanılmamalıdır.

VHF çıkışı yapan tüm istasyonlar, mevkilerinin sistem tarafından VHF/DF ile tespit edildiği ve tüm haberleşmenin kayıt altına alındığı hatırda tutularak VHF kanalı haberleşme disiplini esaslarına uymakla yükümlüdür.

4 TBGTH SEKTÖRLERİ SINIRLARI VE HABERLEŞME KANALLARI

TBGTH alanı İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri ve Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri alanları olarak 2 GTH alt bölgesine ayrılmıştır.

4.1 İstanbul GTH Sektör Sınırları

İstanbul Boğazı'ndaki sektörler ve tahsis edilmiş VHF çalışma kanalları kuzeyden güneye Şekil 2 ve Tablo 2´de belirtildiği gibidir.



Şekil 2: İstanbul GTH Sektör Sınırları.

Tablo 2: İstanbul GTH VHF Çalışma Kanalları.

Sektör Adı	Çalışma Kanalı	Çağrı İşareti
TÜRKELİ	VHF/RT Kanal 11	SEKTÖR TÜRKELİ
KANDİLLİ	VHF/RT Kanal 12	SEKTÖR KANDİLLİ
KADIKÖY	VHF/RT Kanal 13	SEKTÖR KADIKÖY
MARMARA	VHF/RT Kanal 14	SEKTÖR MARMARA

4.1.1 Türkeli Sektörü:

Kuzey sınırı: İstanbul GTH'nin kuzey sınırıdır.

Güney sınırı: Anadolu Kavağı Burnu (41 10.71'N / 29 05.19'E) ile Dikilitaş Feneri'ni (41 10.97'N / 29 04.73'E) birleştiren hattır.

4.1.2 Kandilli Sektörü:

Kuzey sınırı: Türkeli sektörünün güney sınırıdır.

Güney sınırı: 15 Temmuz Şehitler Köprüsüdür.

4.1.3 Kadıköy Sektörü:

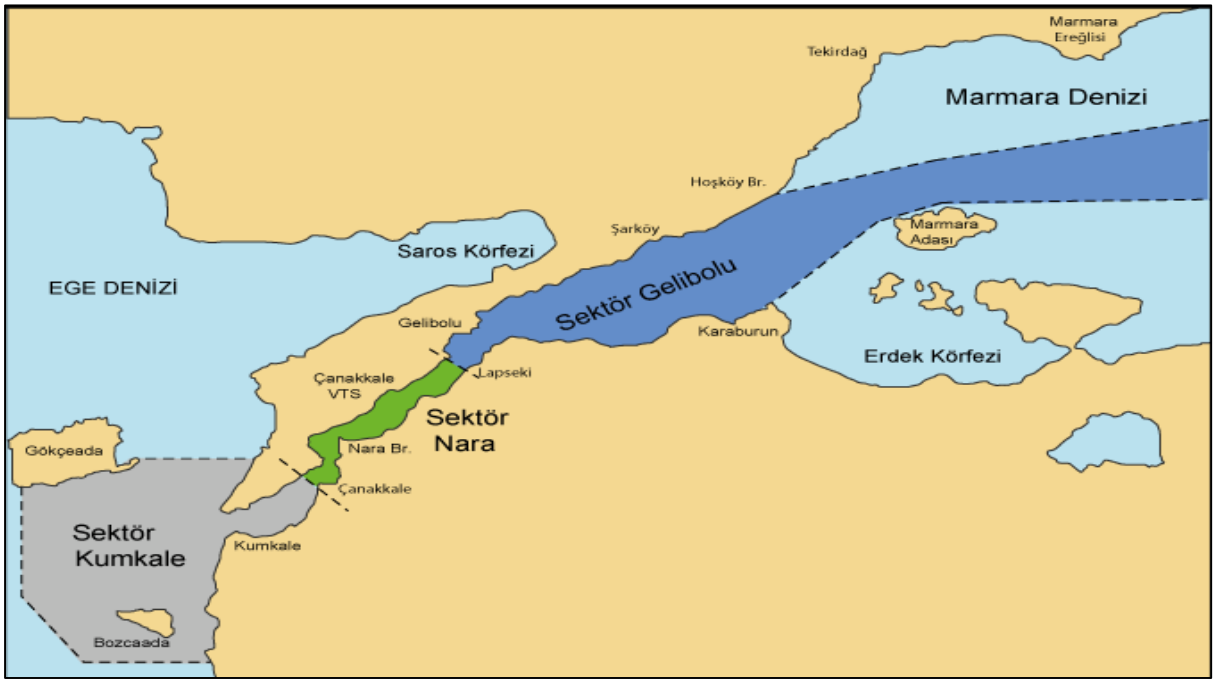
Kuzey sınırı:	Kandilli sektörünün güney sınırıdır.
Güney sınırı:	A: 40 52.5'N / 029 13.8'E B: 40 48.5'N / 029 09.0'E C: 40 50.3'N / 028 52.0'E D: 40 55.1'N / 028 43.4'E E: 40 58.2'N / 028 43.4'E mevkilerini birleştiren hattır.

4.1.4 Marmara Sektörü:

Kuzey ve Doğu sınırı:	A: 40 55.1'N / 028 43.4'E B: 40 50.3'N / 028 52.0'E C: 40 48.5'N / 029 09.0'E D: 40 39.9'N / 029 09.0'E mevkilerini birleştiren hattır.
Batı sınırı:	A: 40 41.0'N / 028 10.0'E B: 40 51.6'N / 028 10.0'E mevkilerini birleştiren hattır.

4.2 Çanakkale GTH Sektör Sınırları

Çanakkale Boğazı'ndaki sektörler ve tahsis edilmiş VHF/RT çalışma kanalları kuzeyden güneye Şekil 3 ve Tablo 3´de belirtildiği gibidir.



Şekil 3: Çanakkale GTH Sektör Sınırları.

Tablo 3: Çanakkale GTH VHF Çalışma Kanalları.

Sektör Adı	Çalışma Kanalı	Çagri İşareti
GELIBOLU	VHF/RT Kanal 11	SEKTÖR GELİBOLU
NARA	VHF/RT Kanal 12	SEKTÖR NARA
KUMKALE	VHF/RT Kanal 13	SEKTÖR KUMKALE

4.2.1 Gelibolu Sektörü:

Kuzey sınırı:	Çanakkale GTH'nin kuzey sınırıdır.
Güney sınırı:	A: 40 21.56'N / 026 37.65'E B: 40 20.15'N / 026 39.75'E mevkileri birleştiren hattır.

4.2.2 Nara Sektörü:

Kuzey sınırı:	Gelibolu Sektörünün güney sınırıdır.
Güney sınırı:	A: 40 06.8'N / 026 20.2'E B: 40 05.7'N / 026 21.75'E

4.2.3 Kumkale Sektörü:

Kuzey sınırı:	Nara Sektörünün güney sınırıdır.
Güney sınırı:	Çanakkale GTH'nin güney sınırıdır.

5 TBGTH TARAFINDAN VERİLEN ÖNEMLİ MESAJ İŞARETLERİNİN ANLAMLARI

5.1 Bilgi

TBGTH, sistem bileşenlerinden ve diğer kaynaklardan elde ettiği verileri analiz ederek tüm gemilerin istekleri ve gereksinimleri doğrultusunda dağıtır. Bu bilgilendirme, düzenli aralıklarla olabileceği gibi gemilerin talepleri üzerine veya TBGTH tarafından gerek görüldüğü hallerde de yapılabilir. Yapılan bilgilendirmenin amacı, gemilerin emniyetli bir şekilde seyir yapabilmelerini kolaylaştırmak ve gemi kaptanlarının bu yönde alacakları kararlara katkıda bulunmaktır.

5.2 Tavsiye

Olası tehlikeli durumların önlenmesi amacı ile gerek görüldüğü zamanlarda tüm gemilere, olası tehlikeyi zamanında ortadan kaldırabilmeleri için gerek kılavuz kaptan almaları yönünde gerekse yapacakları manevra ile ilgili olarak TBGTH Deniz Trafik Operatörü tarafından tavsiyeler verilebilir. Tavsiyelere uyup uymaması kaptanın kendi inisiyatifindedir.

5.3 Uyarı

TBGTH, bilgi ve tavsiye dışında, bir geminin tehlikeye girdiğini veya yakın bir tehlike durumunun gelişmekte olduğunu gözlemlediğinde gemiyi uyarır. Uyarı yapıldığı andan itibaren, TBGTH uyarının dikkate alınıp alınmadığını ve tehlikeyi önlemeye yönelik uygun manevraların yapılıp yapılmadığını gözlemleyecektir.

5.4 Talimat

Yakın ve kaçınılmaz bir seyir tehlikesi ihtimalinin belirmesi durumunda, kuralların ihlal edildiği saptandığında veya acil ve görünür bir tehlikenin katılımcı gemi tarafından fark edilmediği veya fark edilemediği düşünüldüğünde ya da TBGTH tarafından yapılan uyarıların dikkate alınmadığı durumlarda TBGTH tarafından gemilere talimat verilebilir.

TBGTH tarafından verilecek talimatlar her zaman sonuca yönelik kararlar olacak; dümen ya da makine kumandaları gibi sadece gemide bulunanlar tarafından yapılması gereken uygulamalar gemi kaptanı veya kılavuz kaptana bırakılacaktır.

Bu hizmetler yerine getirilirken, emniyetli seyir hakkında gemi kaptanının sorumluluğunun göz ardı edilmemesine ve gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasındaki geleneksel ilişkinin bozulmamasına özen gösterilecektir.

Seyir emniyeti ile ilgili nihai kararın gemi kaptanına ait olduğu genel prensibi göz önünde bulundurularak; TBGTH tarafından verilecek olan hiçbir bilgi, tavsiye, uyarı ve talimat kaptanın profesyonel bilgi ve yeteneği ile gemiyi idare etme sorumluluğunu ortadan kaldırmaz ve kaptanın kararlarından ve hareketlerinden TBGTH sorumlu tutulamaz.

6 TBGTH TARAFINDAN VERİLEN HİZMETLER

TBGTH alanındaki deniz trafiği radar, AIS, kapalı devre televizyon kameraları, ENC, VHF cihazları (RT**,** DSC, DF) kullanılarak izlenir. TBGTH ayrıca katılımcı gemileri ilgilendiren seyir yardımcıları bilgilerini, seyre etki edecek tehlikeleri ve olası gemi hareketlerini değişik kaynaklardan elde eder.

6.1 Bilgi Hizmeti

Gemideki seyirle ilgili kararlara yardımcı olmak amacıyla gerekli bilgilere zamanında ulaşılmasını sağlamak için sunulan bir hizmettir.

- Deniz trafiği bilgisi
- Gemilerin diğer gemilere göre mevki bilgisi
- Bilgi verilen gemiye göre diğer gemilerin mevkileri, rota ve yere göre hız bilgisi
- Diğer gemilerin olası hareketlerinin bilgisi
- Denizcilere uyarılar
- Hidro-Meteorolojik bilgi
- Seyir yardımcılarının durumu hakkında rapor edilen bilgiler
- TBGTH tarafından gerekli görülen diğer bilgiler

6.2 Seyir Yardımı Hizmeti

Seyir yardımı hizmeti zor seyir ve meteoroloji koşullarında, geçiş sırasında arıza veya bir eksiklik söz konusu olduğu durumlarda, gemi kaptanı tarafından talep edildiğinde veya TBGTH operatörü tarafından gerekli görüldüğünde verilecektir.

TBGTH operatörü gemilere aşağıdaki bilgileri sağlayarak gemi kaptanının, gemisinin seyir emniyetiyle ilgili kararını oluşturmasına katkıda bulunabilir;

- TAD içinde gemilerin emniyetli seyir yapabilmelerini sağlamak için pozisyon bilgisinin aktarılması
- Çevresindeki diğer gemilerle ilgili bilgi verilmesi
- Oluşabilecek tehlikeli durumlarla ilgili uyarılar

Seyir yardım Hizmetinin başlangıcı ve sonu (tarih/saat), gemi kaptanı ve deniz trafik operatörü tarafından açık bir şekilde mutabakatla kayıt altına alınmalıdır.

6.3 Trafik Organizasyon Hizmeti

Tehlikeli deniz trafik durumlarının gelişmesini önlemek ve GTH alanı içinde emniyetli ve verimli gemi trafik hareketinin sağlanması için verilen bir hizmettir.

- Geminin seyir planı, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na giriş izni, tarihi ve zamanı
- Geminin seyir planındaki olası bir değişiklik
- Boğazlara giriş yapmadan önce gemilere Trafik Yönetim Planıyla ilgili gerekli operasyonel bilgiler
- Boğazlardaki tüm gemilere Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'ne göre operasyonel bilgiler
- SP 1/SP 2 raporları, TBGTH'nin vereceği trafik düzenleme hizmetinin ana kaynağıdır. Bu raporların zamanında ve doğru olarak verilmesi deniz trafik organizasyonunun verimliliğini arttıracaktır.

Zamanında ve doğru bilgi vermeyen gemiler, deniz trafiğinin düzenli işleyişini aksatacaklarından gecikmelere ve cezai işlemlere maruz kalabilirler. Unutulmamalıdır ki zamanında doğru bilgileri vermeyen gemiler, başta kendi gemilerini olmak üzere diğer gemileri de tehlikeye düşürerek seyir emniyeti, deniz, can, mal ve çevre güvenliği açısından risk oluşturabilirler.

Yukarıdaki hizmetler gemilerin talepleri üzerine veya TBGTH tarafından gerek görüldüğü durumlarda verilir. Talep edilmeyen hizmetlerle ilgili olarak TBGTH sorumlu tutulamaz.

7 GEMİLERİN TABİ OLACAĞI PROSEDÜRLER

7.1 Genel

- TÜBRAP'a göre TBGTH'ye SP 1 raporu gönderilmelidir.
- İlgili GTHM'ye TÜBRAP'a göre SP 2 raporu verilmelidir.
- İlgili GTHM'ye Çağırma Noktası Raporu vermelidir.
- İlgili GTHM'ye Mevki Raporu vermelidir.
- İlgili GTHM'ye Marmara Raporu (MARRAP) vermelidir.
- TBGTH alanı içinde AIS cihazını devamlı çalışır halde bulundurmalıdır.
- TBGTH alanı içinde demirde veya seyir halinde içinde bulunulan sektörün VHF kanalını dinlemelidir.
- Türk Boğazları'nda seyreden gemiler devamlı olarak ilgili GTHM yayınlarını dinlemeli ve verilen bilgi, tavsiye, uyarı ve talimatları seyir emniyeti, deniz, can, mal ve çevre güvenliği açısından dikkate almalıdırlar.
- Türk Boğazları'nda seyreden gemiler seyir emniyeti ile ilgili sakıncalı durumları tespit ettiklerinde ilgili GTH Merkezlerine bildirmelidir.
- Marmara Denizi'nde TAD içinde seyreden uğraklı veya uğraksız tüm gemiler, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle TAD dışına çıkmalarını gerektiren durumlar ile ETA'larındaki 2 saati aşan gecikmeleri ilgili GTH Merkezi'ne bildirmelidir.
- Kılavuzluk hizmeti ile ilgili tüm haberleşme VHF kanal 71'den yapılmalıdır.

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere seyir emniyeti, deniz, can, mal ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları şiddetle tavsiye edilir.

7.2 Demirleme ve Demir Yerinden Ayrılma

- Türk Boğazlarında gemiler zorunlu haller dışında İdarece TBDTD Yönetmeliği´nde belirlenen demir yerlerinin dışına demirleyemezler.
- Demirleyen gemi, demir mevki ve zamanını ilgili GTHM'ye bildirmelidir.
- Gemi kaptanları, demirdeyken ilgili STCW ve IMO sirküleri (STCW Code VIII-A.VIII/2 IMO Circ. STCW.7/ Circ.14) gereği "Güvenli bir demirleme vardiyası tutmaları için kılavuz ilkeleri" gereklerine göre hareket etmelidir.
- Demir yerindeyken sektör kanalı sürekli dinlenmelidir.
- Sahile 2,5 gominadan yakın demirlemek yasaktır.
- Gemi demirini vira etmeden 1 saat önce ilgili GTHM'ye bilgi vermelidir.
- Gemi demir aldığında, demir alma zamanı, varış limanı ve boğaz giriş ETA'sını ilgili GTHM'ye bildirmeli, trafik durumu ile ilgili bilgi almalıdır.
- Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler ilgili GTHM'den izin almak koşuluyla serbest pratika almaksızın en fazla 168 saat demirde kalabilirler.

7.3 Limana Yanaşma ve Ayrılma

- Gemiler limana yanaştıklarında, yanaşma zamanını ilgili GTHM'ye bildirmelidir.
- Limanda bağlı bulundukları sürece sektör kanalını dinlemeleri gerekli değildir.
- Limandan kalkacak gemiler kalkışlarından 1 saat önce ilgili GTHM'ye bilgi vermeli ve halatları teklemeden önce GTHM'den hareket izni almalıdır.
- Rıhtımdan ayrılan gemiler, trafiğe katılmadan önce ayrılış zamanı ile varış limanı ve ETA'sını ilgili GTHM'ye bildirmeli, trafik bilgisi alarak ilerlemelidir.

7.4 Hız

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 aşılabilir. Türk Boğazlarının oşinografik yapısı ve akıntı rejimi ile Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin (COLREG 72) 6 ncı Kuralındaki "emniyetli hız" düzenlemesinin beraber değerlendirilmesi ile aynı zamanda görüş durumu, trafik yoğunluğu, geminin manevra yeteneği, rüzgâr, akıntı, geminin su çekimi gibi emniyetli seyri etkileyecek değişken durumlar da göz önünde bulundurularak, gemilere verilecek hız tavsiyesinin oluşturulması ve geçiş yapan gemilerde kılavuz kaptan bulunması durumunda gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasındaki geleneksel diyaloğa zarar vermemeye özen gösterilmek suretiyle geçiş yapan gemiler ile TBGTH Merkezinin karşılıklı mutabakatı sonrasında mevcut koşullara göre "emniyetli hız" belirlenip uygulanabilir. Özellikle Türk Boğazlarında hâkim olan akıntı yönünün Kuzey - Güney yönünde olduğu da dikkate alınarak, bu yönde seyir yapan gemilere dümen dinleme hızına ulaşmaları yönünde TBGTH Merkezi tarafından tavsiyede bulunulur.

Bir gemi İstanbul ve Çanakkale Boğazları içinde hız azaltmak zorunda kaldığında durumu derhal ilgili GTHM'ye bildirecektir. GTHM trafik durumunu değerlendirerek durum hakkında bilgi, tavsiye veya talimat verir.

7.5 Yetişip Geçme

Gemiler zorunlu olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir. Önden giden yavaş gemiyi geçme zorunluluğu duyan bir gemi böyle bir geçişi ilgili TBGTH Merkezinin onayı ve bilgisi doğrultusunda gerçekleştirir.

İlgili GTHM .trafik durumunu değerlendirerek geçiş hakkında bilgi, tavsiye, uyarı ve talimat verebilir.

İstanbul Boğazında Vaniköy ve Kanlıca arası ile Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında ve Çanakkale köprü ayakları bölgesinde önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

7.6 Kazaların Rapor Edilmesi

TBGTH alanı içinde meydana gelen bir kaza, gerek kazaya dahil olan gemi(ler) tarafından gerekse kazaya şahit olan gemi(ler) tarafından içinde bulunulan TBGTH sektörüne derhal rapor edilmelidir.
TBGTH alınması gerekli önlemler ve kazada olmuş veya olabilecek can, mal kayıplarının en aza indirilmesi ve çevrenin korunması açısından ilk irtibat noktası olup, bu tür rapor/ihbarları almasından sonra ilgililere ulaştıracaktır.

7.7 Akıntı

İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saatin 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.
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 alarak yapabilirler.

Türk Boğazlarında üst akıntı şiddeti 6 mil/saatin üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Türk Boğazlarına girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/satin altına düşmesini bekleyeceklerdir. TBGTH Merkezi, akıntılarla ilgili durumları gemilere ve ilgililere duyurur.

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.

7.8 Görüş Mesafesi

Türk Boğazlarının herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazlardan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

Türk Boğazlarının 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 Boğazlara alınmayacaktır.

Türk Boğazlarının herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde TBGTH Merkezince geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

Türk Boğazlarında 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.

7.9 Karaya Oturma Durumunda

TBGTH alanı içinde karaya oturan gemi;

- Derhal ilgili GTH Merkezi'ne bilgi verir.
- Hiçbir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesi ile can güvenliğinin teminine yönelik alınacak gerekli tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları, balast operasyonu, kargo tahliyesi / transferi, makine çalıştırma gibi buna benzer operasyonlar kesinlikle yapamaz.
- Karaya oturan gemi ilgili GTH Merkezi'nden bilgi/tavsiye/talimat bekler. GTH Merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

7.10 Olayların ve Deniz Kirliliğinin Rapor Edilmesi

TBGTH alanı içinde gemilerin emniyetli manevra kabiliyetini olumsuz etkileyen, deniz çevresini ve komşu alanları tehlikeye maruz bırakan durumların oluşması halinde gerekli önlemlerin zamanında alınması için ilgili durum gemi(ler) tarafından TBGTH' ye derhal rapor edilmelidir.

7.11 Yerel Deniz Trafiği

Feribotlar, şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, düzenli sefer yapan yolcu tekneleri, gezi tekneleri, balıkçı tekneleri, acente motorları, kamuya ait botlar, römorkörler, sivil toplum örgütlerine ait tekneler, su altı ve sörvey çalışması yapan tekneler ve benzerleri yerel trafik kapsamındadır.

Yerel deniz trafiğini oluşturan tüm deniz araçları, SOLAS Sözleşmesi kapsamında olsun ya da olmasın içinde bulundukları sektörün VHF kanalını dinlemek ve TBGTH tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdürler.

Yerel trafiğe ait deniz araçları Türk Boğazları içinde DÇÖT'e göre hareket ederek TAD'ı en kısa yoldan ve dik bir açı ile geçecekler, boğaz geçişi yapan gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Aksine hareket edenler GTH Merkezlerine rapor edilmelidir.

7.12 Yedekli Geçiş

İstanbul ve Çanakkale Boğazından tüm yedekli geçişler gündüz periyodunda ve kılavuz kaptan nezaretinde yapılacaktır. Yedekli geçişlerde refakat römorkörü tahsisi Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatında belirtildiği gibi olacaktır.

7.13 Sağlık Denetimleri

Türk Boğaz'larından geçecek gemiler, Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nde belirtilen yerlerde sağlık denetimine tabi olacaktır.

7.14 Tele Sağlık

Tele Sağlık Merkezince, seyir halindeki deniz ve hava araçlarında meydana gelebilecek tüm sağlık sorunlarına yönelik 24 saat kesintisiz tıbbi danışmanlık hizmeti, denizde tıbbi tahliye ve deniz ambulansı hizmetleri verilmektedir.

7.15 Acenta ile Temas Yerleri

Türk Boğazlarından geçişi esnasında gemiler acente temaslarını zorunlu kalmadıkça TBDTDY'nin 41 ve 49.maddeleri gereği demir yerleri haricinde yapmayacaklardır.
Zorunlu hallerde ise kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan GTHM'den izin alarak aşağıdaki mevkii ve süreler içinde;

- İstanbul Boğazı Geçişinde; 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;
- Çanakkale Boğaz Geçişinde; 1 saati aşmayacak şekilde; Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acente teması yapabilirler.

7.16 Balıkçı Tekneleri

Boyu ve tipi ne olursa olsun balıkçılıkla uğraşan hiçbir tekne TAD içinde avlanmayacak, TAD dışında iken de gemilerin geçişlerine engel oluşturmayacaktır.

7.17 Yelken ve Kürekle Seyreden Gemiler

Türk Boğazlarında TAD içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır.
Ancak, sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları ile gösteri ve merasim geçişleri İdare'nin iznine ve yapılacak düzenlemeye tabidir.

7.18 Hava Çekimi

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

7.19 Köprü Ayakları

Yerel trafik de dahil olmak üzere köprü ayaklarında;

- Gemiler birbirini geçmeyecektir.
- Köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşılmayacaktır.

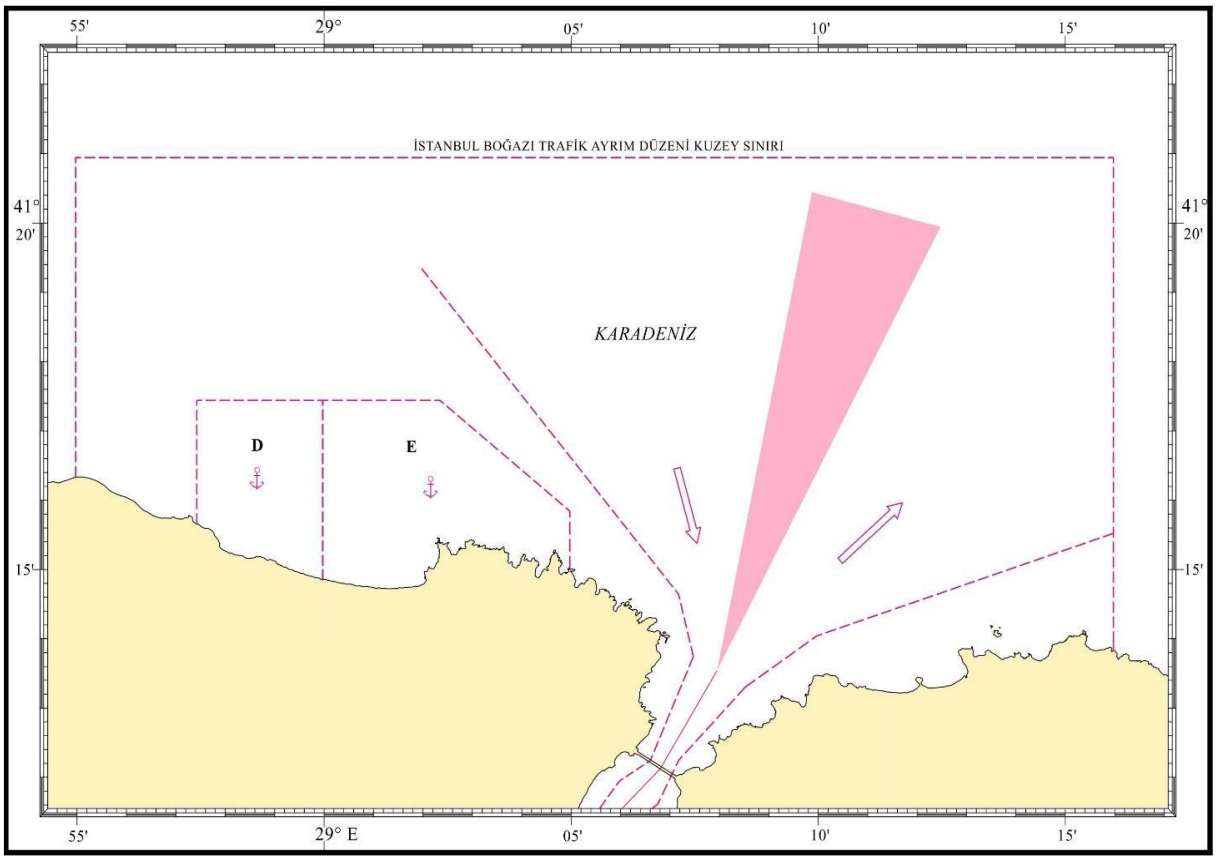
8 TÜRK BOĞAZLARI DEMİRLEME YERLERİ

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.

8.1 İstanbul Boğazı Demir Yerleri

8.1.1 İstanbul Boğazı Kuzey Girişi Demir Yerleri

İstanbul Boğazı kuzey girişi demir yerleri Şekil 4'de belirtildiği gibidir.



Şekil 4: İstanbul Boğazı Kuzey Girişi Demir Yerleri.

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

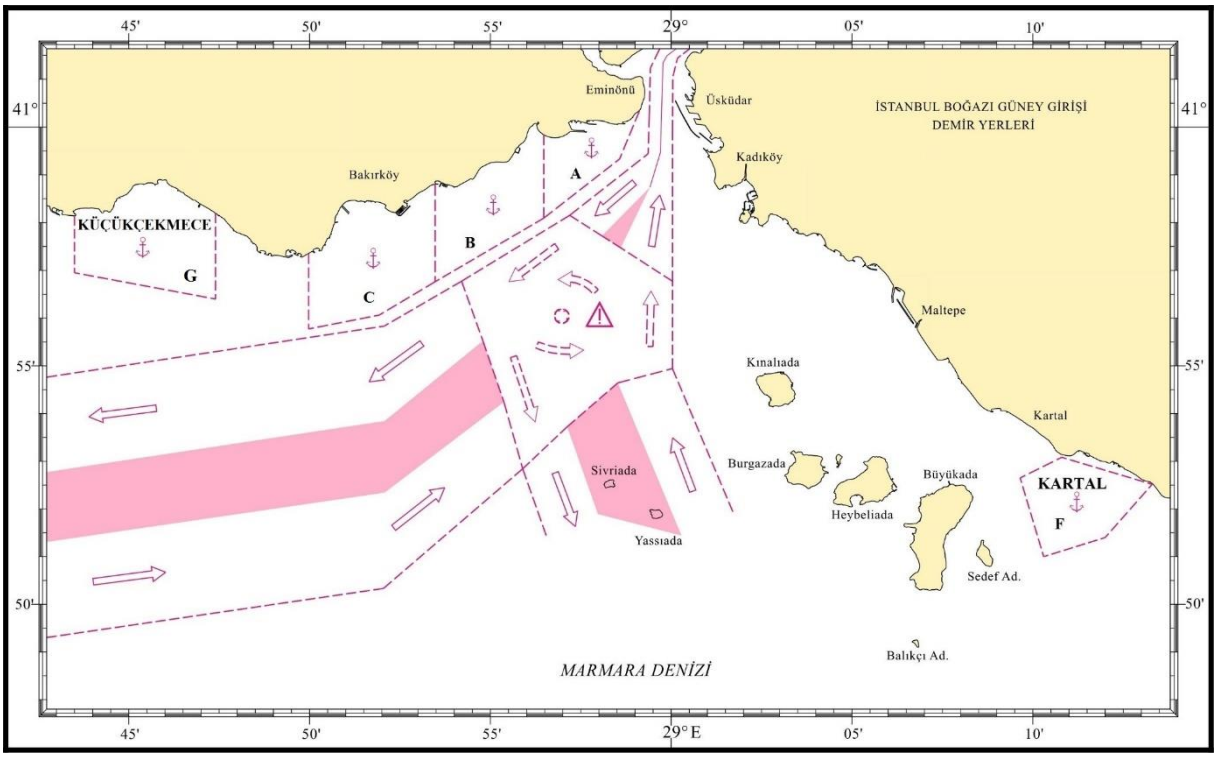
(1) 41° 15'.600 K, 28° 57'.423 D (Sahil)
(2) 41° 17'.443 K, 28° 57'.423 D
(3) 41° 17'.443 K, 28° 59'.974 D
(4) 41° 14'.853 K, 28° 59'.974 D (Sahil)

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)

8.1.2 İstanbul Boğazı Güney Girişi Demir Yerleri

İstanbul Boğazı güney girişi demir yerleri Şekil 5'de belirtildiği gibidir.



Şekil 5: İstanbul Boğazı Güney Girişi Demir Yerleri.

A- Ahırkapı A demir sahası 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- Ahırkapı B demir sahası 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- Ahırkapı C demir sahası 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- 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)

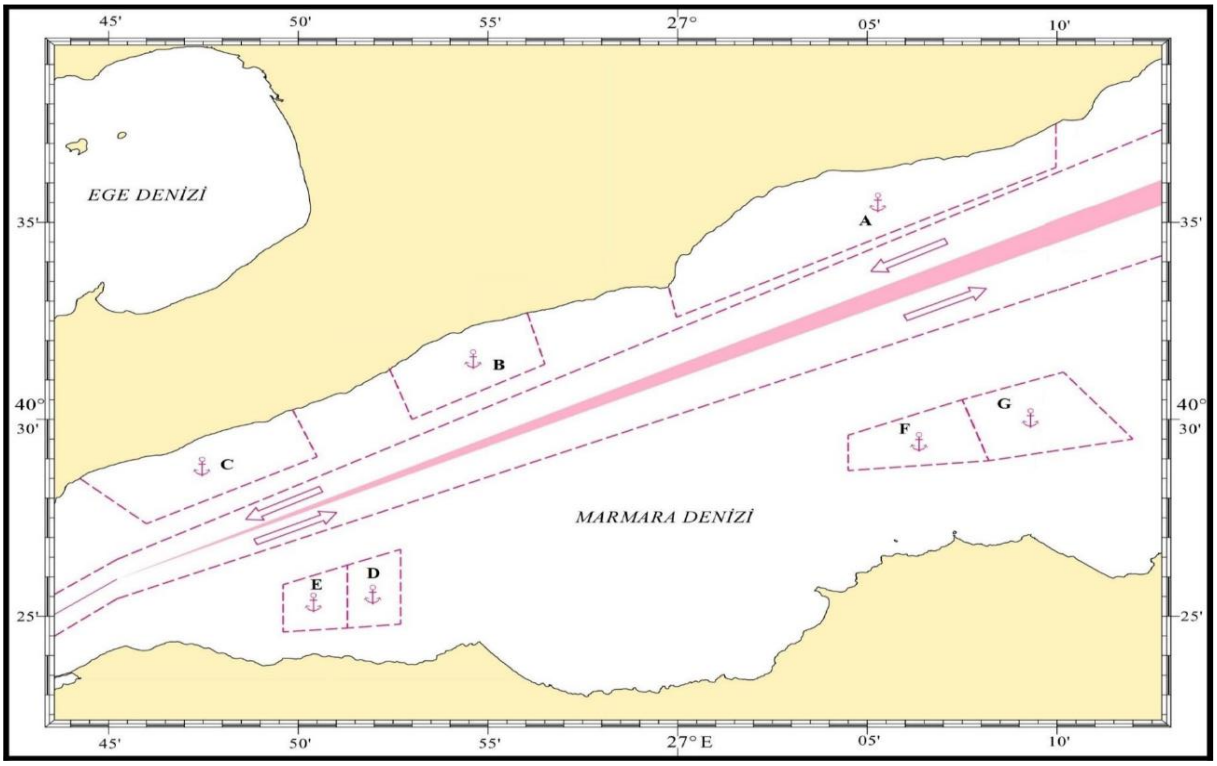
F- Kartal Demirleme Sahası; İstanbul Boğazı geçişi yapacak tehlikeli yük taşımayan gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Tuzla Liman Başkanlığı 3 No’lu Demirleme Sahası)

(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

8.2 Çanakkale Boğazı Demir Yerleri

8.2.1 Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi Demir Yerleri

Çanakkale Boğazı kuzey girişi demir yerleri Şekil 6’da belirtildiği gibidir.



Şekil 6: Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi Demir 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)

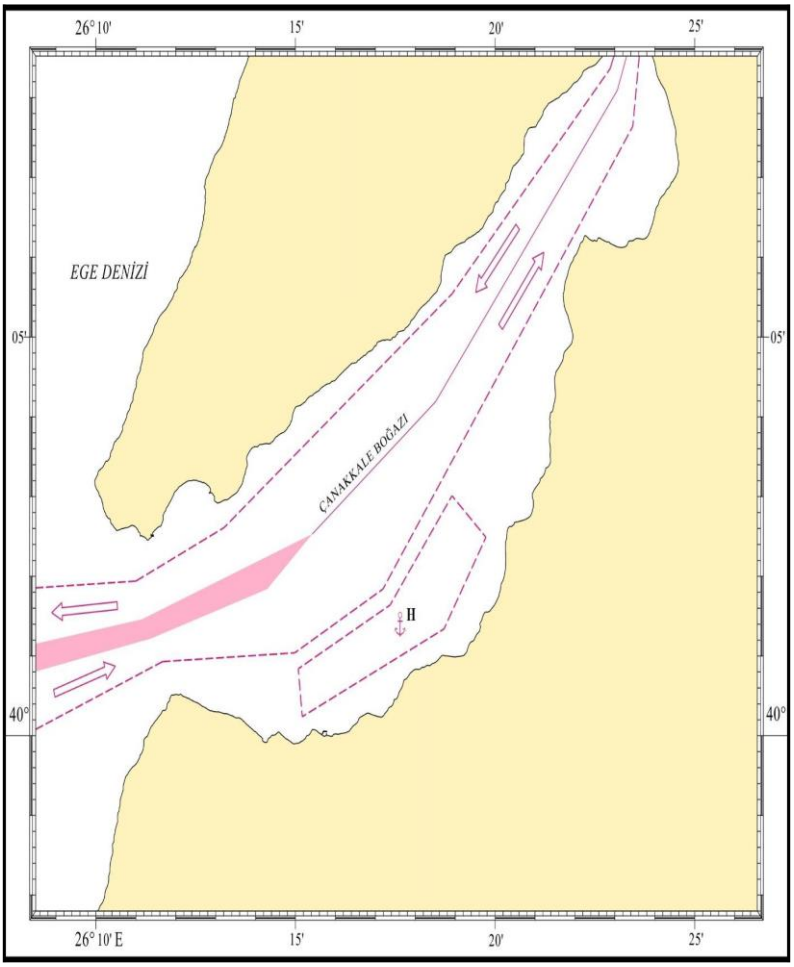
(1) 40° 29'.600 K, 27° 04'.500 D
(2) 40° 30'.500 K, 27° 07'.500 D
(3) 40° 28'.950 K, 27° 08'.200 D
(4) 40° 28'.700 K, 27° 04'.500 D

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

8.2.2 Çanakkale Boğaz İçi Demir Yeri

Çanakkale Boğaz içi demir yeri Şekil 7'de belirtildiği gibidir.



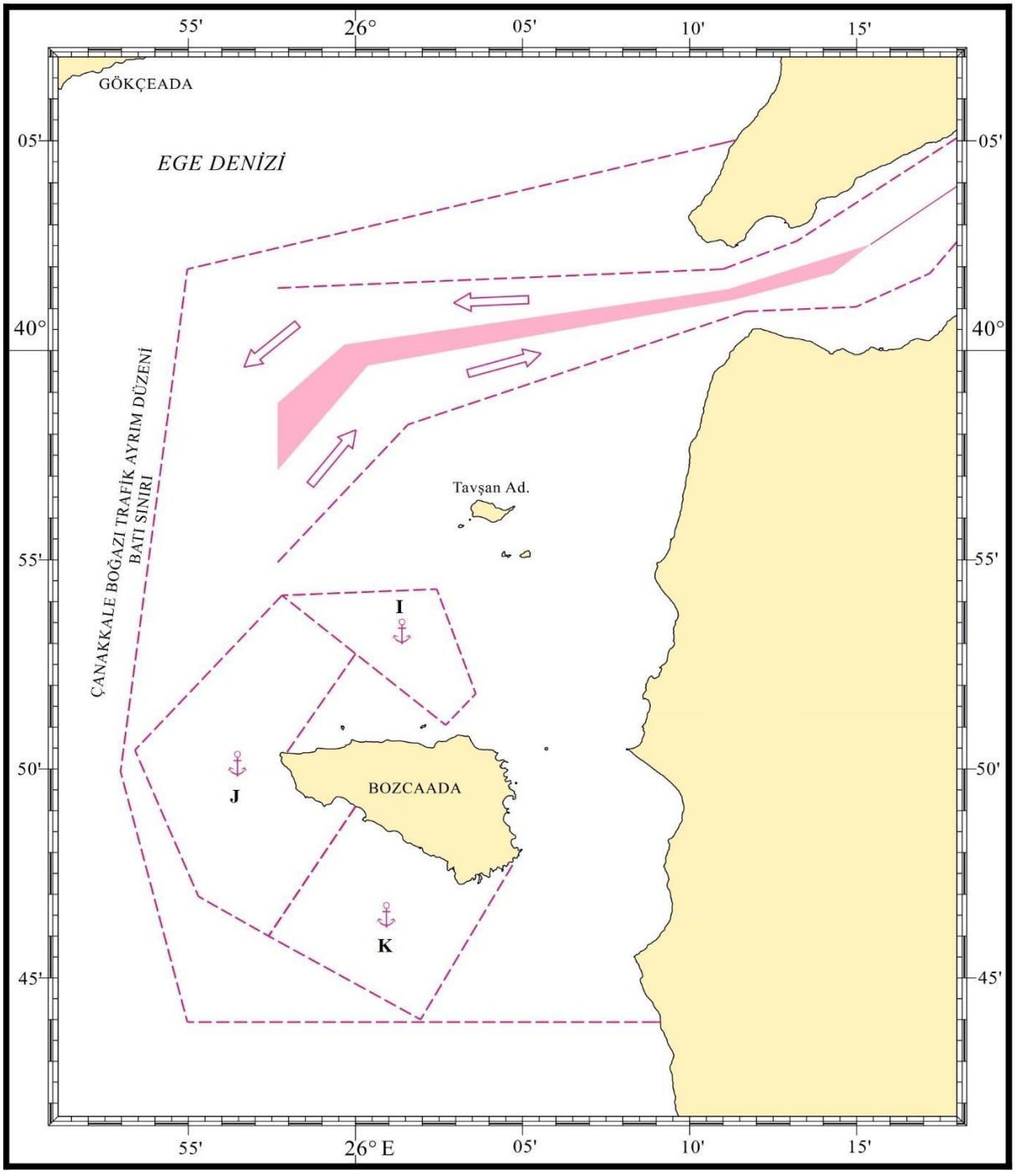
Şekil 7: Çanakkale Boğaz İçi Demir Yeri.

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

8.2.3 Çanakkale Boğazı Güney Girişi Demir Yerleri

Çanakkale Boğazı güney girişi demir yerleri Şekil 8'de belirtildiği gibidir.



Şekil 8: Çanakkale Boğazı Güney Girişi Demir 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)

EKLER

Ek-1 SP1 Raporu Formu

A	GEMİ ADI	
	ÇAĞRI İŞARETİ	
	BAYRAĞI	
	IMO NO	
	MMSI NO	
B	TARİH VE ZAMAN (UTC)	
C	MEVKİSİ (ENLEM – BOYLAM)	
F	MANEVRA SÜRATİ (KNOTS) (Ondalık kısım da yazılacak)	
G	KALKIŞ LİMANI	
H	BOĞAZ GİRİŞİNE VARIŞ TARİHİ VE SAATİ L/T(TÜRKİYE)	
I	VARIŞ LİMANI	
J	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ (EVET/HAYIR)	
	İSTANBUL BOĞAZI	
	MARMARA DENİZİ	
	ÇANAKKALE BOĞAZI	
O	BAŞTA SU ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
	KIÇTA SU ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
	AZAMİ HAVA ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
P	YÜK (YÜKÜN CİNSİ VE MİKTARI) *	
	TEHLİKELİ, ZARARLI VE KİRLETİCİ YÜK İLE İLGİLİ AÇIKLAMA (IMDG, IGC, IBC, GC, INF)*	
	SİLAH SEVKİYATI HALİNDE “SON KULLANICI SERTİFİKASI” TARİH / NO’SU VE KOPYASI	
Q	ARIZA / HASAR / YETERSİZLİK / DİĞER KISITLAYICI NEDENLER	
T	GEMİNİN BOĞAZ ACENTESİ VE/VEYA TEMSİLCİSİNİN ADI	
	VERGİ NO’SU	
	GEMİ KAPTANININ ADI - SOYADI	
U	GEMİ TİPİ	
	TAM BOY (METRE)	
	TAM EN (METRE)	
	GROS TON	

	NET TON	
	TEK/ÇİFT CİDARLI (TANKERLER)	
	GEMİNİN İNŞA YILI	
W	GEMİDEKİ PERSONEL VE YOLCU SAYISI	
X	P&I KLÜP ADI	
	P&I POLİÇE NO'SU	
	P&I GEÇERLİLİK TARİHİ	
	SON PSC TARİHİ	
	CLC BUNKER 2001 SERTİFİKASI NO / GEÇERLİLİK TARİHİ**	
	CLC 92 SERTİFİKASI NO / GEÇERLİLİK TARİHİ***	
	GEMİ BATIKLARINI ÇIKARTMA SERTİFİKA NO / GEÇERLİLİK TARİHİ	
	GEMİDEKİ YAĞ YAKIT MİKTARI (F/O - LNG - D/O - L/O)	

* İhtiyaç duyulması halinde yükle ilgili daha detaylı bilgi istenebilecektir
** 1000GT üzeri tüm gemiler
*** 2000 tondan fazla petrol veya türevi yükü taşıyan tüm gemiler

FENER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ İLE SAĞLIK RESMİNİN VE HİZMET VERİLMESİ HALİNDE KILAVUZLUK/RÖMORKÖR ÜCRETLERİNİN TARAFIMIZDAN YETKİLİ/İLGİLİ BİRİMLERE ÖDENECEĞİNİ BEYAN VE TAAAHHÜT EDERİZ.

AD SOYAD:	
FİRMA ÜNVANI:	
ADRES:	
TEL:	
FAKS:	
E-POSTA:	
VERGİ NO:	
ACENTE YETKİ BELG. NO:	

Ek-2 SP-2 Raporu Formu

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI, ÇAĞRI İŞARETİ, BAYRAĞI, IMO NO, MMSI NO
D	MEVKİSİ (KERTERİZ/MESAFE)
H	BOĞAZA GİRİŞ TARİHİ VE ZAMANI
J	KILAVUZ KAPTAN ISTEĞİ(EVET/HAYIR) İSTANBUL BOĞAZI MARMARA DENİZİ ÇANAKKALE BOĞAZI
T	GEMİ ACENTESİ / TEMSİLCİSİ
Q	ARIZA/HASAR/YETERSİZLİK/DİĞER KISITLAYICI NEDENLER

"D" maddesindeki mevki için referans noktaları:

Türkeli Feneri: 41° 14.10' N / 029° 06.70' E
Ahirkapi Feneri: 41° 00.40' N / 028° 59.20' E
Gelibolu Feneri: 40° 24.60' N / 027° 41.00' E
Mehmetçik Feneri: 40° 02.70' N / 026° 10.50' E

Ek-3 Mevki Raporu Formatı

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI
D	MEVKİSİ

Ek-4 Çağırma Noktası Raporu Formatı

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI
D	MEVKİSİ

Ek-5 Marmara Raporu Formatı*(MARRAP)*

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI
D	MEVKİSİ
G	KALKIŞ LİMANI
I	VARIŞ LİMANI
P	TEHLİKELİ YÜKÜNÜN OLUP OLMADIĞI

Ek-6 Sörvey Raporu

1	GEMİNİN ADI/ÇAGRI İŞARETİ (Ship's name / Call Sign)			2	MİLLİYETİ (Nationality)		
3	BAĞLAMA LİMANI (Port of Registry)			4	SAHİPLERİ (Owners)		
5	GEMİNİN TİPİ (Tvpe of Ship)	6	INŞAA TARİHİ (Date of Built)				
7	GROS TONAJI (Grosstonnage)	8	NET TONAJI (Nettonnage)	9	KAPTANIN ADI (Master's Name)		
10	DWT:	11	TPC: (Ton per cm):	12	KLAS KURULUŞU (Classification society)		
13	MÜRETTEBAT ADEDİ (Number of crew)	14	YOLCU ADEDİ (Number of passangers)	15	TEKNE SİGORTASI (Where&bywhom insured)		
16	KALKIŞ LİMANI (Departure Port)			17	KALKIŞ LİMANINDAKİ DENİZ SUYU YOĞUNLUĞU (Sea density at departure port)		
18	VARIŞ LİMANI (Destination Port)			19	GEMİDE MEVCUT YÜKÜN MİKTAR] VE CİNSİ (Kind and quantity of Cargo on board)		
20	GEMİDEKİ MEVCUT SU, YAKIT VE YAG MİKTARI (Bunkers on board)						
	F.W:	F.O:		21	BALAST MİKTARI (Total Ballast On board)		
	DO:	L.O:					
22	OLAY MEVK1SI (Exact position of stranding)			23	GEMİNİN SU ALIP ALMADIĞI, GEMİ POMPALARININ GİREN SUYU YENİP -YENEMEDİĞİ VE SUYU NEREDEN YAPTIĞI (Whether vessel is making any water and if so state locality and whether ships own pumps can control the leakage)		
24	OLAY ANINDAKİ GEMİ SURATI (Prestranding Speed)						
25	OLAYIN TARİH VE SAATİ (Date and time of stranding)						
26	OTURMA HALİNDE GEMİ PRUVASI İLE DAHA SONRA PRUVASINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER (Ships heading at the time of stranding and whether it has altered subsequently)						
27	GEMİNİN OTURMADAN ÖNCE ÇEKTİĞİ SU (Drafts before stranding) BAŞ VASAT KIÇ	İSKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	28	GEMİDE MEYİL OLUP OLMADIĞI / VARSA MİKTARI (Listing if any / amount)		
					KAZADAN ONCE Before the casualty	KAZADAN SONRA After the casualtv	
30	GEMİNİN OTURDUKTAN SONRA ÇEKTİĞİ SU (Drafts after stranding) BAŞ VASAT KIÇ	İSKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	29	OLAY ANINDAKİ VE ŞU ANA KADARKİ HAVANIN DURUMU (Weather at time of stranding and up to the present time)		
31	ŞU ANA KADAR BOŞALTIM OLUP OLMADIĞI / OLDU İSE MİKTARI (Whether any discharge operation carried out up to now / amount of discharging)			32	KAZA KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİ Evet / Hayır (Oil Pollution observed from casualtv. Yes/No)		

GEMİ KAPTANI

LİMAN BAŞKANI ADINA
(On Behalf of Harbour Master)

Ek-7 Kaptan Beyanı

KAPTANIN DİKKATİNE

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

Hiç bir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik almacak tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları (balast, kargo tahliyesi/transferi makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler) kesinlikle yapılmaz ve ilgili TBGTH Merkezinin tavsiye/talimatı uygulanır.

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

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

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

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

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

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

FOR THE ATTENTION TO THE MASTER

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

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

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

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

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

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

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

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

Ek-8 Türk Boğazları Kontrol Listesi

TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇECEK GEMİLERİN
TEKNİK DURUMLARINA YÖNELİK KONTROL LİSTESİ

Gemi Adı:		**Tipi:**	
IMO / MMSI :		**Acentesi:**	

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

GEMİ KAPTANI

**** Gemiler Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.***

***** Gemi kaptanları SP2'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan yukarıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır. Gemiye katılan kılavuz kaptan bu hususu teyit edecektir.***

*****Türk Boğazlarına girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dâhil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler ile yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları; telefon, faks ya da VHF ile durumlarını TBGTH Merkezine bildireceklerdir. Bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemilere yasal işlem uygulanacaktır.***

Ek-9 Önemli Ulusal ve Uluslararası VHF Kanalları

06	ACİL YARDIM VE ARAMA - KURTARMA KANALI
08	SAHİL GÜVENLİK KANALI
09	İDO HİZMET (ŞEHİR HATLARI) KANALI
16	ULUSLARARASI ÇAĞRI VE TEHLİKE KANALI
67	METEOROLOJİ KANALI
68	ACENTELİK HİZMETLERİ
69	TERSANE/GEMİ İNŞA - ONARIM
71	KILAVUZLUK İSTASYONU ÇAĞRI KANALI (İSTANBUL VE ÇANAKKALE)
72	YEREL TRAFİK KONTROL MERKEZİ (İST) VE YAT KANALI
73	YAT KANALI
74	LİMAN KILAVUZLUK (İSTANBUL) KANALI
77	BALIKÇI KANALI

Ek-10 Acil Durum Telefon Numaraları

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	0216 531 40 00 PBX, www.kegm.gov.tr
HAREM ACİL MÜDAHALE İSTASYONU	0216 341 11 42
MARMARA ADASI ACİL MÜDAHALE İSTASYONU	0266 885 56 20
YOMBURNU TAHLİSİYE İSTASYONU	0216 536 02 19
RUMELİ FENERİ TAHLİSİYE İSTASYONU	0212 228 21 27
KEFKEN TAHLİSİYE İSTASYONU	0262 566 78 99
ŞİLE TAHLİSİYE İSTASYONU	0216 711 51 95
KİLYOS TAHLİSİYE İSTASYONU	0212 201 25 57
RUMELİ KARABURUN TAHLİSİYE İSTASYONU	0212 762 20 87
LAPSEKİ TAHLİSİYE BOT İSTASYONU	0286 512 51 77
FENER ARIZA İHBAR	151 (ÜCRETSİZ)
ÇEVRE KORUMA MD. HAVA VE DENİZ KİRLİLİĞİ	0212 455 13 20 / 21 / 22
TELE SAĞLIK	0212 444 83 53, info@telesaglik.gov.tr