

İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI YEREL DENİZ TRAFİĞİ REHBERİ

BİRİNCİ BÖLÜM Amaç ve Kapsam

1. Amaç

Bu Rehberin amacı; İstanbul Liman Başkanlığı İdari sınırları içerisinde seyir emniyetini ve deniz güvenliğini artırmak amacıyla, bu bölgede yer alan yerel deniz trafiğinin düzenlenmesi, yerel deniz trafiği kapsamında yer alan deniz araçlarının ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde; manevra, seyir, can, mal ve çevre emniyetine ilişkin uyacakları kuralların belirlenmesi, bu araçları kullananların bilgilendirilmeleri ve eğitilmelerini sağlamaktır.

2. Kapsam

Bu Rehber, İstanbul Liman Başkanlığı İdari sınırları içerisinde yolcu ve yük taşımacılığı yapan feribotları, şehir hatları gemilerini, deniz otobüslerini, düzenli sefer yapan yolcu teknelerini, gemilere yakıt, yağ ve su ikmali yapan tankerleri, gezi teknelerini, balıkçı teknelerini, acente motorlarını, kamuya ait botları, römorkörleri, sivil toplum örgütlerine ait tekneleri, su altı ve sörvey çalışması yapan tekneleri ve benzerlerini kapsar.

İKİNCİ BÖLÜM İdari Organizasyon, Tanımlamalar ve Kısaltmalar

3. İdari Organizasyon

A. Denizcilik Müsteşarlığı:

Türkiye Cumhuriyetinin denizcilikten sorumlu İdaresi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığıdır. **Denizcilik Müsteşarlığı**; 10/08/1993 tarihli ve 491 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığı’nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”, 14/06/2000 tarihli ve 602 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 07/02/2002 tarihli ve 4745 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığı’nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararıyla Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ve 02/03/2005 tarihli ve 5310 sayılı Kanun ile denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamaya yönelik gerekli kuralları belirlemeye ve gerekli tedbirleri almaya ilişkin görev, yetki ve sorumluluklara sahiptir.

B. Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü:

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirlenen bölge ile bu bölge içerisinde yer alan Liman Başkanlıklarının faaliyetlerini, Denizcilik Müsteşarlığı adına yürüten, Denizcilik Müsteşarlığının taşra teşkilatıdır.

C. İstanbul Liman Başkanlığı:

İstanbul Limanı idari sınırları içerisinde; ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat dahilinde, seyir emniyetinin ve deniz güvenliğinin sağlanması bakımından görevli, yetkili ve sorumlu otoritedir.

İstanbul Limanı İdari Sınırları; Kuzeyde; Enlemi: 41° 16'.00 Kuzey / Boylamı: 028° 55'.00 Doğu mevki ile Enlemi: 41° 14'.00 Kuzey / Boylamı: 029° 16'.00 Doğu mevkiinde Genel Kuzey

istikametine çizilen hatlar ve ona bitişik Türk karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanı ile Güneyde; Kefaldalyan Kerterizindeki (Enlemi: 40° 54'.50 Kuzey / Boylamı: 028° 43'.40 Doğu) mevki ile Enlemi: 40° 48'.40 Kuzey, Boylamı: 029° 09'.00 Doğu mevki ve Enlemi: 40°52'.30 Kuzey, Boylamı: 029° 13'.80 Doğu mevkiini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz ve kıyı alanıdır. (EK-1)

D. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü:

Türk Boğazları Bölgesi'nde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğini artırmak amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından tesis edilen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni (TBGTH) Denizcilik Müsteşarlığı adına işleten kamu kuruluşudur.

E. Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) A.Ş. Genel Müdürlüğü:

Türk Boğazları Bölgesi'nden geçiş yapan gemilere kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini veren kamu kuruluşudur.

F. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH):

Denizcilik Müsteşarlığı adına, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve bu Tüzüğün bağlısı Uygulama Talimatı çerçevesinde, Türk Boğazları Bölgesi'ndeki deniz trafiğini organize etmek, geçiş yapan gemilere bilgi, seyir yardımı ve trafik organizasyonu hizmetlerini sağlamak amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulan ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından işletilen sistemdir. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri, İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri ve Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri olmak üzere iki merkezden oluşmaktadır. Türk Boğazlarından geçiş yapan aktif katılımcı gemiler ile yerel trafikteki gemilerin uyması gereken kurallar Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi'nde açıklanmıştır.

4. Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nde gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şerididir.

5. Trafik Ayırım Düzeni: Türk Boğazları ile yaklaşmalarında Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kurallarının (COLREG) 10 uncu kuralına göre düzenlenmiş, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından onaylanmış ve EK-2 de belirtilen trafik ayırım düzenleridir.

6. İstanbul Boğazı Kuzey Sınırı: Anadolu Feneri'ni Türkeli Feneri'ne birleştiren hat.

7. İstanbul Boğazı Güney Sınırı: Ahırkapı Feneri'ni Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne birleştiren hat.

8. Mevzuat: Türk Boğazları Bölgesi'nden gemilerin geçiş rejimini düzenleyen 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi, 618 sayılı Limanlar Kanunu, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 6/11/1998 tarihli ve 23515 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, 6/9/1996 tarihli ve 22749 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan İstanbul Liman Tüzüğü ve 26/12/2006 tarihli 28415 sayılı Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı.

9. Yerel Deniz Trafiği: İstanbul Limanı İdari Sınırları içerisinde seyir yapan feribotlar, şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, düzenli sefer yapan yolcu tekneleri, gemilere yağ, yakıt ve su ikmali yapan tankerler, gezi tekneleri, balıkçı tekneleri, acente motorları, kamuya ait botlar, römorkörler, sivil toplum örgütlerine ait tekneler, su altı ve sömvey çalışması yapan tekneler ve benzerleridir.

10. Uğraksız Geçen Gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerine bildirilmiş olan gemi.

11. Uğraklı Geçen Gemi: Seferi Türk Boğazları'nda bir liman, yada iskeleye varmak yada uğramak üzere planlanmış gemi ile, uğraksız geçişi bozulan yada uğraksız geçişini bozan gemi.

12. Yüksek Hızlı Tekneler: İnşası ve yapım amacı itibariyle yüksek hızla seyretmeye yönelik dizayn edilmiş ve belirli bir hız altında manevra kabiliyeti etkilenen, deniz otobüsleri gibi gemiler.

13. Kısaltmalar:

KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
İGTHM	: İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
SHOD	: Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
TAD	: Trafik Ayırım Düzeni
SOLAS	: Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi
COLREG	: Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları
MARPOL	: Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine Yönelik Uluslararası Sözleşme

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Giriş ve Mevzuat

14. Giriş:

Türk Boğazları Bölgesi; 17 deniz mili uzunluğunda İstanbul Boğazı, 110 deniz mili uzunluğunda Marmara Denizi ve 37 deniz mili uzunluğunda Çanakkale Boğazı'ndan oluşan toplam 164 deniz mili uzunluğunda, gemilerin geçiş yaptığı su yoludur. Bu su yolunun alternatifi yoktur ve tüm ülkeler, özellikle Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin ekonomileri için çok önemlidir.

Türk Boğazları Bölgesi seyir emniyeti ve deniz güvenliği açısından özel önemi haiz olmasının yanı sıra, coğrafi, oşinografik ve meteorolojik özellikleri ile de emniyetli seyri kısıtlayıcı unsurları barındırmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan yaklaşık 27-28 adedi tehlikeli yük taşıyan olmak üzere her gün yaklaşık 150 gemi geçiş yapmakta olup, yaklaşık 2 milyon insanın taşındığı 2500 adet yerel deniz trafiği hareketi ile İstanbul Boğazı dünyadaki en dar ve gemiler için çok riskli bir su yoludur. Benzer özelliklere sahip ve dünyadaki en dar ve kavisli suyollarından biri olan Çanakkale Boğazı'ndan da yaklaşık 25-26 adedi tehlikeli yük taşıyan olmak üzere her gün yaklaşık 130 gemi geçiş yapmakta olup, boğazın belirli bölgelerinde yoğunlaşan yerel deniz trafiği boğazdaki seyir emniyeti ve deniz güvenliğini önemli ölçüde etkilemektedir.

İstanbul Boğazı'nda deniz trafiği yoğunluğunun çok yüksek olması, geçen gemilerin boylarında ve tonajlarındaki artış, tehlikeli yük taşıyan gemi geçişlerinde görülen artış, karmaşık ve zor trafik yapısı, deniz kazalarındaki artış, olumsuz hava, deniz, akıntı ve iklim şartları, çevre koşulları ve mahalli tehlikeler, ulusal ve uluslararası gelişmeler ile bölgedeki diğer denizcilik faaliyetleri göz önüne alındığında, İstanbul Liman Başkanlığı İdari sınırları içerisinde yolcu ve yük taşımacılığı yapan yerel deniz trafiğinin denetlenmesi ve düzenlenmesi büyük önem taşımaktadır.

Bununla birlikte İstanbul Boğazı, dünyada deniz trafiğine açık 264 boğaz arasında, tarihi kültürü ve güzellikleri barındırması açısından dünyada bir eşi ve benzeri olmayan özelliklere sahiptir.

İstanbul Boğazı'nın en dar yeri 700 metre, en geniş yeri 1500 metredir ve 12 keskin dönüşü sahiptir. Boğazın dört noktasında 45 derecelik, Yeniköy'de ise 80 derecelik rota değişikliği yapılması gerekmektedir. İstanbul Boğazı'nda ortalama derinlik 35 metre olup, Sarayburnu, Kızkulesi, Umuryeri, Yeniköy, Büyük Liman Bankları, Salacak, Kandilli ve Arnavutköy Burnu gibi sığılıkların, kayalıkların ve bankların bulunduğu bölgeler mevcuttur.

İstanbul Boğazı bölgesi özellikle ilkbahar ve sonbahar aylarında yoğun sis, kış aylarında ise yağmur, kar ve kuvvetli kuzey rüzgarlarının etkisindedir. Özellikle kış aylarında boğazdaki akıntı hızının 6-8 deniz miline çıkması ve yer yer kuvvetli orkoz akıntıları oluşması İstanbul Boğazı'nda deniz trafiğini olumsuz olarak etkilemektedir.

Fiziksel, oşinografik ve meteorolojik olarak emniyetli seyri kısıtlayıcı unsurların yanında, İstanbul Boğazı Panama Kanalı'nın dört katı, Süveyş Kanalı'nın üç katı yoğunluğunda deniz trafiğine sahiptir. Gemi inşa teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak büyüyen gemi boyutları ve bölgenin ticaret hacminin büyümesi ile doğru orantılı olarak artan Türk Boğazları'ndan geçen gemi sayısı, deniz trafiği ile ilgili tedbirlerin alınmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Montreux sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılında, yılda ortalama 4500 gemi geçmekte iken günümüzde yılda ortalama 55000 gemi geçiş yapmaktadır.

Yapılan araştırmalar sonucu, LPG (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı) taşıyan bir tankerin İstanbul Boğazı'nda patlaması halinde 11 şiddetinde bir depreme eşdeğer etki yaratacağı ve en az 50 km çapında bir alanda etkili olacağı ifade edilmektedir. 1999 yılında meydana gelen Marmara depreminin 7.4 şiddetinde olduğu göz önüne alındığında böyle bir patlamanın vahameti daha iyi anlaşılmaktadır.

Türk Boğazları'nda gemilerin emniyetle geçişlerini sağlamak ve kaza riskini en aza indirmek amacıyla hazırlanan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" 1994 yılında yürürlüğe konmuş, 1998 yılında yeniden düzenlenmiştir. Bu düzenlemeyle birlikte Türk Boğazları için hazırlanan ve IMO tarafından kabul edilen Trafik Ayırım Düzeni uygulamaya başlanmıştır. Bu uygulamayla birlikte Türk Boğazları'ndaki kaza sayılarında ciddi bir düşüş gözlemlenmiştir.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri ise 30.12.2003 tarihinde aktif olarak hizmet vermeye başlamıştır. Bu tarihten itibaren Türk Boğazları'ndan geçen "Aktif Katılımcı" gemilere "Trafik Organizasyon Hizmeti", Seyir Yardım Hizmeti" ve "Bilgi Hizmeti" vermek suretiyle Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak amacıyla görev yapmaktadır. Buna paralel olarak İstanbul Liman Başkanlığı İdari sınırları içerisinde seyir yapan yerel deniz trafiğinin denetimi ve düzenlenmesi ile yerel deniz trafiğinde yer alan deniz araçlarını kullananların mevzuat ve uygulamalara ilişkin eğitilmeleri Türk Boğazları Bölgesinde seyir emniyetinin ve deniz güvenliğinin artırılması açısından kaçınılmazdır.

15. Mevzuat

A. Montreux Boğazlar Sözleşmesi

Türk Boğazları'nın bugünkü hukuki statüsünü düzenleyen **Montreux Boğazlar Sözleşmesi**, (MBS) dağılan SSCB ve Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Fransa, İngiltere ve Japonya arasında **20 Temmuz 1936** tarihinde imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, Lozan -Barış Andlaşması'nı imzalamış herhangi bir devletin katılımına açık tutulmuş (md. 27/1), bu haktan yararlanan İtalya, 2 Mayıs 1938 günü Sözleşmeye katılmıştır. Japonya ise 8 Eylül 1951 tarihinde Sözleşmeyi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir.

Sözleşmenin amacı; “**Türk Boğazlarından gemilerin geçişlerini ve seyirlerini, Lozan Barış Andlaşması’nın 23’üncü maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye’nin güvenliği ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek**” olarak belirlenmiştir. Akit Devletlerin, 24 Temmuz 1923’de Lozan’da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine koymayı kararlaştırdıkları MBS, 29 madde ile dört LAHİKA ve bir protokolden oluşmaktadır.

B. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

Türk Boğazları Bölgesi için 06 Kasım 1998 tarih ve 23515 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nün amacı Türk Boğazları Bölgesinde “Seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması” olup bu tüzüğün getirmiş olduğu kurallara, bu bölgede seyreden tüm gemilerin uyma zorunluluğu vardır.

C. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı

“Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”nün uygulanmasındaki operasyonel hususlar “Gemilerin Türk Boğazları’ndan Geçiş İle İlgili Uygulama Esasları” adı altında belirtilmiş olup 04.09.2002 tarih ve 5555 sayılı Bakanlık Oluru ile “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı” olarak adı değiştirilerek uygulamaya girmiştir. 30.12.2003 tarihinde “Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri”nin faaliyete geçmesi ile elde edilen tecrübeler ışığında Türk Boğazları Bölgesi’nde seyir, mal, can ve çevre emniyetini arttırmak maksadıyla bu talimatta bazı değişiklikler yapılmış ve 11.10.2004 tarih ve 6679 sayılı Bakanlık Oluru ile uygulamaya girmiş olan “Türk Boğazları Bölgesi’nde Karaya Oturma, Arıza ve Diğer Kaza Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallara İlişkin Uygulama Talimatı” ile birleştirilerek yeni bir “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı” 26.12.2006 tarih ve 28415 sayılı Bakanlık oluru ile yürürlüğe girmiştir. Halen yürürlükte olan bu talimatın amacı yukarıda da belirtilmiş olduğu gibi, “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” maddelerinin uygulanmasında açıklayıcı ve detaylandırıcı bir rehber olmasıdır.

D. İstanbul Liman Tüzüğü

14 Nisan 1925 tarih ve 618 sayılı “Limanlar Kanunu”nun 2. Maddesine dayanılarak 24 Temmuz 1996 tarih ve 96/8442 Bakanlar Kurulu Kararı ile 6 Eylül 1996 tarih ve 22746 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan “İstanbul Liman Tüzüğü” gereği; Limanda seyreden ve yatan bütün gemiler ve deniz araçları uluslararası kurallarla birlikte Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile bu tüzükte yer alan kurallara ve idarece seyir, can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata dayanılarak belirlenmiş ya da belirlenecek her türlü seyir kurallarına yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır. Ancak teknik zaruretlerde dikkate alınarak rıhtımlara yanaşma yükleme ve boşaltma kılavuzluk römorkaj ve benzeri her türlü faaliyeti düzenlemede idare yetkilidir.

Tüzüğün amacı, Liman İdari Sınırları içerisinde genel emniyet ve disiplinin sağlanması ve kanundaki ilgili maddede belirlenmiş ya da idare tarafından belirlenecek her türlü kurala uyulması olup, bu kurallar yerel deniz trafiğini kullanan tekneler için bağlayıcıdır.

Tüzüğün 29. Maddesinde “Liman içinde Liman Başkanlığı’ndan izin alınmadıkça düzenli ya da düzensiz yük ve yolcu taşımacılığı yapılamaz” ifadesi ile liman sınırları içerisindeki tüm taşımacılık Liman Başkanlığı’nın izni dahilinde olacağını belirtmektedir.

E. TBGTH Kullanıcı Rehberi

TBGTH, Türk Boğazları’nda ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak ve teknolojinin sağladığı imkanlardan faydalanılarak seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması amacıyla tesis edilmiştir. Kullanıcı rehberi, rehberde belirtilen TBGTH alanında seyreden ve bu

hizmetlerden yararlanacak olan gemilere ihtiyaç duyacakları bilgileri sağlamak ve tabi olacakları usul ve esasları belirtmek üzere hazırlanmıştır.

Bu rehberde tanımlanan:

Aktif Katılımcı Deniz Araçları; Her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler ile Türk Boğazları'ndan uğraklı veya uğraksız geçiş yapacak boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, TBGTH alanı içinde "Aktif Katılımcı" olarak tanımlanırlar. Bu gemilerin raporlama sisteminin (TÜBRAP) tüm gereklerini yerine getirmeleri önemle tavsiye olunur.

Pasif Katılımcı Deniz Araçları; Her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan boyu 20 metreden küçük gemilerle, Yerel Trafik kapsamındaki gemiler, TBGTH alanı içinde "Pasif Katılımcı" olarak tanımlanırlar. Pasif katılımcı deniz araçları aktif raporlama yapmazlar; ancak buldukları sektörün VHF kanalını sürekli dinlemeli ve TBGTH tarafından verilecek talimatlara riayet etmelidirler.

SP 1 Raporu

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri, gemi Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce; boyları 200-300 metre arasında ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce ilgili GTHM'ye yazılı olarak SP 1 Raporunu verirler.

SP 2 Raporu

SP 1 raporunda teknik bakımdan gemisinin uygun durumda olduğunu rapor eden gemi kaptanları ile savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) belirlenmiş VHF/RT kanalından TBGTH'ye SP 2 raporu verirler.

TBGTH 11, 12, 13 ve 14. VHF/ RT kanallarında çalışacak olup, bu kanallar üzerinden seyir emniyeti dışında haberleşme yapılamaz.

VHF 06 acil müdahale kanalı olarak kullanılacaktır.

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

TBGTH alanı içinde genel prensip mümkün olduğunca gemiler arası haberleşmenin yapılmaması, tüm bilgi akışının TBGTH tarafından yürütülmesidir. TBGTH çalışma kanalları amacı dışında kullanılmamalıdır. VHF çıkışı yapan tüm istasyonların mevkilerinin sistem tarafından tespit edildiği ve tüm haberleşmenin kayıt altına alındığı hatırd tutularak gereksiz konuşmalardan kaçınılmalı ve her zaman haberleşme disiplinine uyulmalıdır.

GTH Sektör Sınırları

İstanbul Boğazı'ndaki sektörler ve tahsis edilmiş VHF/RT çalışma kanalları kuzeyden güneye aşağıdaki gibidir:

SEKTÖR ADI	ÇALIŞMA KANALI	ÇAĞRI İŞARETİ
TÜRKELİ	VHF/RT Kanal 11	SEKTÖR TÜRKELİ
KAVAK	VHF/RT Kanal 12	SEKTÖR KAVAK
KANDİLLİ	VHF/RT Kanal 13	SEKTÖR KANDİLLİ
KADIKÖY	VHF/RT Kanal 14	SEKTÖR KADIKÖY

İstanbul GTH'nin kuzey sınırı aşağıdaki mevkileri birleştiren hattır.

A: $41^{\circ} 10.5' N / 029^{\circ} 35' E$

B: $41^{\circ} 32.5' N / 029^{\circ} 35' E$

C: $41^{\circ} 32.5' N / 028^{\circ} 45' E$

D: $41^{\circ} 19'.0 N / 028^{\circ} 45' E$

İstanbul GTH'nin güney sınırı aşağıdaki mevkileri birleştiren hattır.

A: $40^{\circ} 53.1' N / 029^{\circ} 10.8' E$

B: $40^{\circ} 52.4' N / 029^{\circ} 08.2' E$

C: $40^{\circ} 50.3' N / 029^{\circ} 07.5' E$

D: $40^{\circ} 45.2' N / 029^{\circ} 07.4' E$

E: $40^{\circ} 49.1' N / 028^{\circ} 42.6' E$

F: $40^{\circ} 57.3' N / 028^{\circ} 37.5' E$

Türkeli Sektörü

Kuzey sınırı; İstanbul GTH'nin kuzey sınırırır.

Güney sınırı; Fil Burnu Feneri ($41^{\circ} 12.4' N / 29^{\circ} 07.13' E$) ile Çalı Burnu Feneri'ni ($41^{\circ} 12.43' N / 29^{\circ} 06.37' E$) birleştiren hattır.

Kavak Sektörü

Kuzey sınırı; Türkeli sektörünün güney sınırırır.

Güney sınırı; Fatih Sultan Mehmet Köprüsüdür.

Kandilli Sektörü

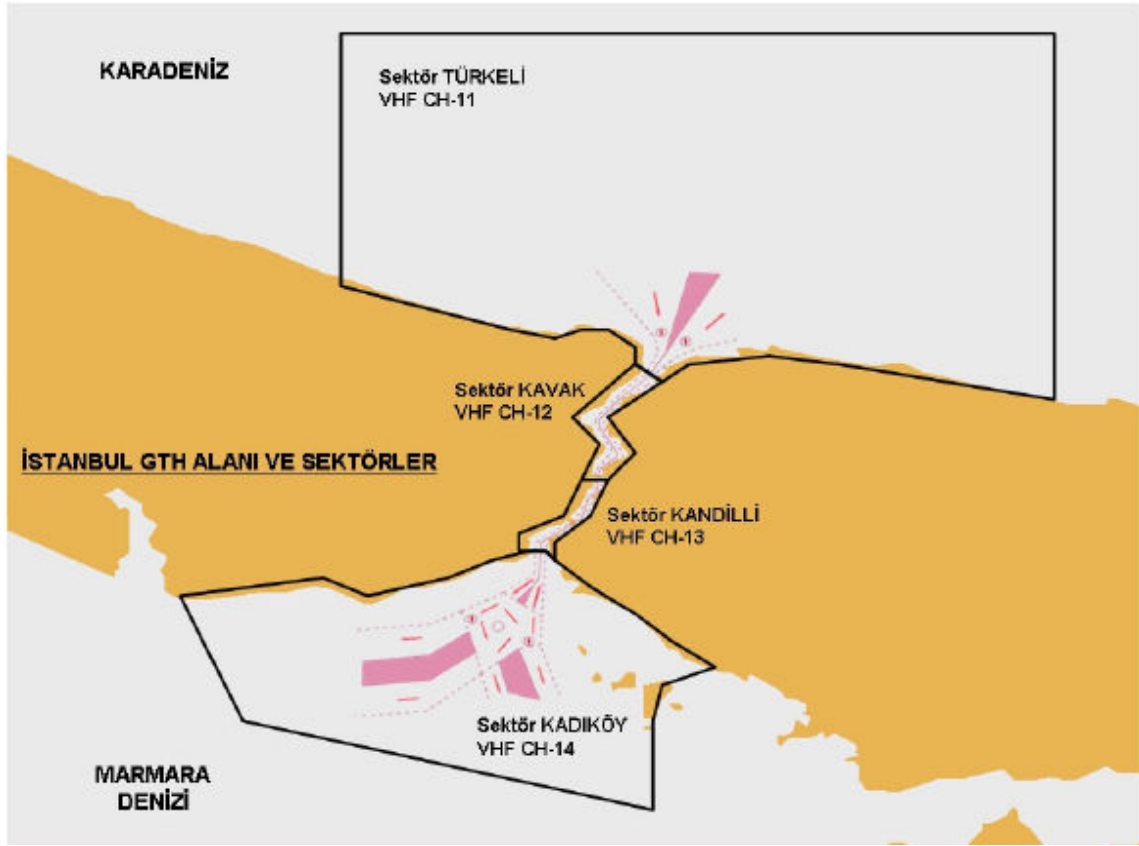
Kuzey sınırı; Fatih Sultan Mehmet Köprüsüdür.

Güney sınırı; Haydarpaşa Limanı ve Kadıköy Mendireği dahil olmak üzere Haydarpaşa Mendireği ($41^{\circ} 00.6' N / 029^{\circ} 00.1' E$) kuzey ucunu sahildeki $41^{\circ} 00.6' N / 28^{\circ} 59.23' E$ mevkisine birleştiren hattır.

Kadıköy Sektörü

Kuzey sınırı; Kandilli sektörünün güney sınırırır.

Güney sınırı; İstanbul GTH'nin güney sınırırır.



Şekil 1: İstanbul Boğazı GTH Alanı ve Sektörler

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Boğaz'ın Yapısı ve Seyri Etkileyen Faktörler

16. İstanbul Boğazı'nın Jeomorfolojik Yapısı ve Topografyası

İstanbul Boğazı'nın uzunluğu; 17 deniz milidir. Kıyılarıdaki uzunluk, Anadolu tarafında 19 deniz mili, Trakya tarafında ise daha kıvrımlı yapısından dolayı 30 deniz mili kadardır. Boğazın genişliği en dar yeri olan Aşıyan-Kandilli arasında 698 metre, en geniş yeri olan Büyükdere'de ise yaklaşık 3500 metredir.

A. Derinlikler

İstanbul Boğazı'nın ortalama derinliği 30-60 m civarında olup en derin yeri Kandilli açıklığında 110 m.dir. Derinlik güneyden kuzeye doğru artmaktadır. Bir başka unsur ise derinliklerin sahil kısımlarında azalmasına rağmen birçok yerde tam kıyıda 10 m.nin üzerinde olması nedeniyle gemiler herhangi bir arıza durumunda karaya oturmadan sahildeki yapılara zarar vermektedir.

B. Boğazda Adalar ve Banklar

1. Adalar

a) İstanbul Boğazı'nın güney girişine yakın bölgede Salacak Mevkiinin 250 metre kadar açıklığında bir ada olan Kızkulesi vardır. Adanın etrafı kaya ve bankla çevrilidir, bank adanın doğusundaki sahile bir sıklık ile bağlantılıdır.

b) Kuzeye doğru ikinci ada Defterdar Burnu'nun 880 metre kuzeyinde bulunan Kuruçeşme Feneridir. Kuruçeşme Mevkiinin açığında ise Kuruçeşme Bankları ve bunların üzerinde Kuruçeşme Adası bulunur. Bankların üzerindeki su derinliği 10 metreden azdır, uzunluğu 400 metre, genişliği 120 metredir.

c) Diğer bir ada, Bebek Koyu'nun merkezinde bulunan ve üzerinde Bebek Feneri'nin bulunduğu adadır. Bebek Bankı'nın ortalama uzunluğu 450 metre, genişliği ise 120 metredir. Bankın üzerindeki su derinliği 10 metre ile 2.7 metre arasında değişir. Adanın kıyıda olan mesafesi 165 metredir.

d) Rumelikavağı açığında, yaklaşık 180 metre uzunluğu ve 120 metre genişliği olan Dikilikaya Bankları'nın üzerinde Dikilikaya adası bulunur.

Boğaz'da Kuruçeşme, Dimi, Bebek ve Dikilikaya Banklarından başka, üzerlerinde ada veya adacık şeklinde yapıların bulunması sebebiyle "adalar" başlığı altında yer verilen ve özellikle büyük gemiler için tehlike oluşturan başka banklar da bulunmaktadır.

2. Banklar

a) Sarayburnu Banklarının, üzerindeki su derinliği 1-10 metre arasında değişmektedir. Ortaköy Bankı, Ortaköy Burnu'nun 80 metre açığına kadar uzanır. Yeniköy Bankı, diğer adıyla Koybaşı Sığılı, İstinye Burnu ile Yeniköy Burnu boyunca uzanır. Yeniköy Burnu'ndan sonra kuzeybatıya doğru 350 metre kadar devam eder. Kıyıda uzaklığı 100-250 metre arasında değişmektedir. Büyükliman Bankı, Karataş Burnu'ndan Garipçe Burnu'na doğru yay gibi kıvrılarak uzanır. Kıyıda 250 metre mesafede bankın üstündeki su derinliği 3-5 metre arasında değişir.

b) Anadolu yakası kıyılarında güneyden kuzeye doğru ilk bank, Kızkulesi Bankı'dır. Daha yukarıda Göksu ya da Anadoluhisarı Bankı bulunur. Macar Bankı, Macar Burnu'nun kuzeydoğusuna doğru 400 metre mesafede, 270 metre uzunluk ve 120 metre genişlikte, üzerindeki su derinliği yaklaşık 3.7-1.5 metre olan bir banktır. Bunların yanısıra, Poyrazköy'ün 700 metre açığına kadar uzanan Poyraz Bankı, İncirköy'ün 480 metre açığına kadar uzanan İncirköy Bankı, Paşabahçe'nin 190 metre açığına kadar uzanan Paşabahçe Bankı, Baltalimanı deresinin yaklaşık 140 metre açığına kadar uzanan Baltalimanı Bankı ve Mezar Burnu'nun yaklaşık 120 metre açığına kadar uzanan Sarıyer Bankı bulunmaktadır.

C. İklim Özellikleri

Hakim iklim tipi Akdeniz iklimidir. Yazları kurak ve tropikal hava kütlelerinin egemenliği dolayısıyla sıcaktır. Ancak, kuraklık Türkiye'nin güneyinde ve batısında olduğu kadar şiddetli değildir. Süresi o bölgelere nazaran daha kısadır. Kışlar ılıman ve soğuktur. Hatta kutupsal hava kütlelerine bağlı olarak buzlu ve karlı günler görülebilir.

Hava hareketleri çok yoğun olan bir sahadır. Burada hakim hava hareketi, kuzeydoğu-güneybatı doğrultusundadır. İstanbul Boğazı eksenini boyunca ve ona paralel olarak meydana gelmektedir. Hava hareketleri en büyük şiddete, Boğaz eksenini boyunca erişir. Ayrıca topografya, hava hareketlerini yön ve şiddet bakımından etkilemekte ve vadilere doğru bazı sapmalar meydana getirmektedir. İstanbul Boğazı'nda fırtınalar daha çok Ocak ayında görülmektedir. Eylül başından itibaren fırtınaların sayısında da artış başlar. Fırtınaların Boğazdaki su hareketi, akıntılar ve seyir büyük etkisi vardır. Yağışlar da Boğaz'da seyri etkileyebilmektedir. Örneğin, yoğun kar yağışında görüş azalacağından seyir emniyeti olumsuz etkilenmektedir. Sis, en çok Mart ve Nisan aylarında görülür. Yaz aylarında ise seyrek olur. En iyi görüş, Kasım, Aralık ve Ocak aylarında akşam saatlerinde, diğer aylarda ise öğle saatlerinde olmaktadır. Kandilli Rasathanesi denizden 114 metre yüksekte olduğu için bazen alçak seviyede oluşan sislerin kayıt dışı kalma ihtimali vardır.

D. Akıntı Sistemi

İstanbul boğazında görülen akıntıları aşağıdaki 4 madde şeklinde sıralayabiliriz

- Yüzey (Üst) Akıntısı
- Dip (Alt) Akıntısı
- Anafor (Ters) Akıntılar
- Orkoz Akıntısı

1) Yüzey (Üst) Akıntısı

Karadeniz, su seviyesi olarak Marmara'dan 40 santimetre daha yüksektir. Karadeniz'den Marmara'ya doğru olan yüzey akıntısının ana sebebi de bu yükseklik farklılığıdır. Daha yüksek seviyede olan Karadeniz'in suları, seviyesi daha alçak olan Marmara'ya doğru "akmaktadır". Buna "boşalma akıntısı" da denilebilir. Bu akıntı, Boğaz'ın orta kesimlerinde daha fazladır, özellikle Kandilli Burnundan Güney'e doğru gidildikçe artar.

2) Dip (Alt) Akıntısı

Yüzey akıntısına ters yönde yani Marmara Denizi'nden Karadeniz'e doğru akan bu akıntının nedeni ise tuzluluk oranının farkındandır. Karadeniz'in tuzluluk oranı, sürekli tatlı su ile beslenmesi ve tuzlu suyun da kısmen yüzey akıntısı ile taşınması nedeniyle, düşüktür. Marmara Denizi, Karadeniz'den yaklaşık olarak iki kat daha tuzludur. Bu aynı zamanda Karadeniz sularının özgül ağırlığının Marmara sularından daha az olduğu anlamına gelmektedir. İki denizin suları arasındaki tuzluluk durumundan dolayı olan bu yoğunluk farkı, 15 metre derinlikten itibaren başlayan ve derinliğin elverdiği ölçüde 45 m'ye kadar etkili olabilen dip akıntısının da nedenidir.

3) Anafor (Ters) Akıntılar

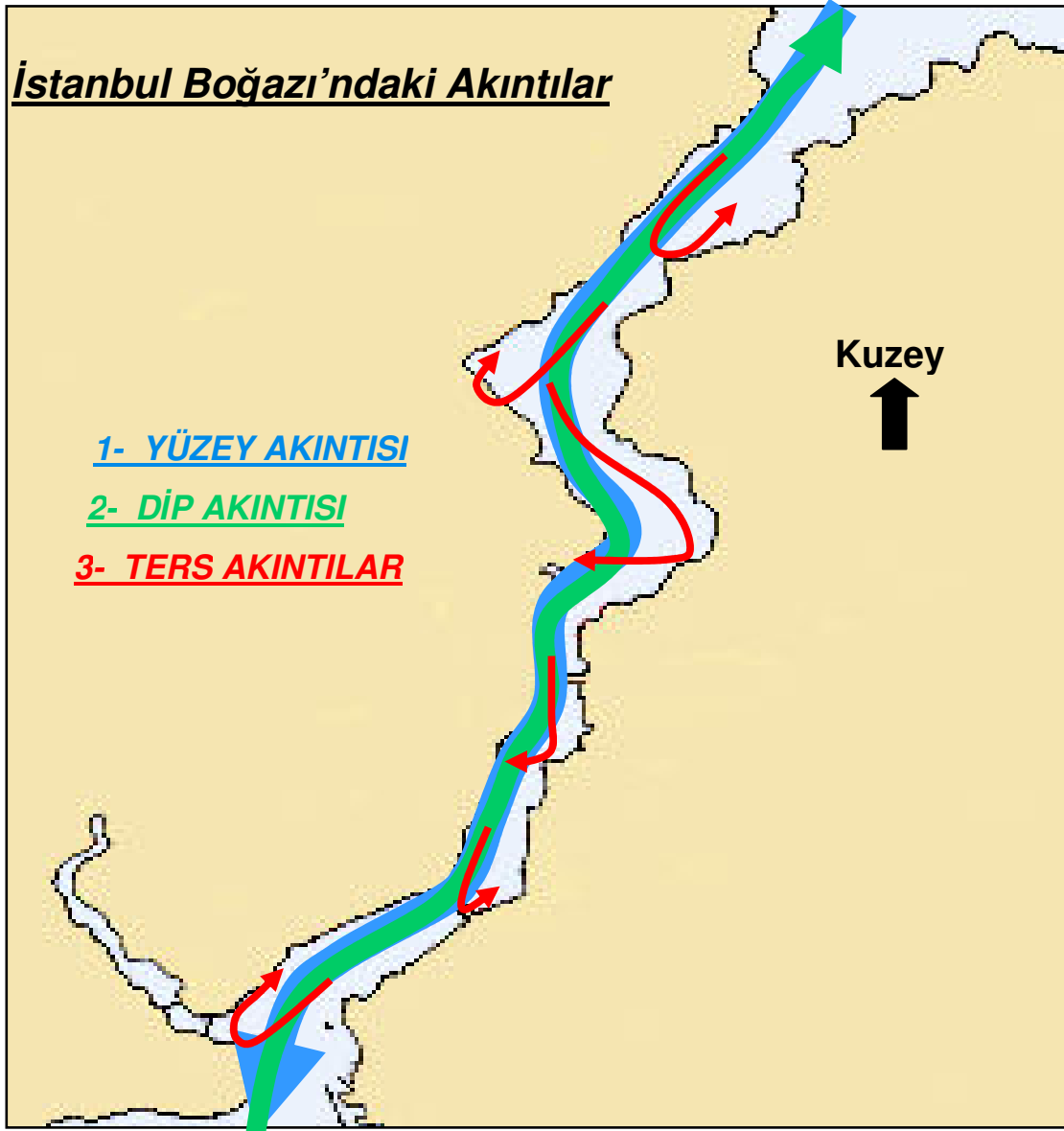
Boğaz'da bir de ana akıntıya karşı duran koyların veya burunların kıvrımlarına giren suların sahilin kıvrımlarını takip ederek ters yönde kıydan ilerlemesi ile "anaforlar" ve bu anaforların tekrar ana akıntıya karıştığı yerlerde halk diliyle "aynalar" (girdaplar) oluşur. Anaforların şiddeti de ana akıntının günlük şiddet değişimine paralel olarak değişir. Örneğin, Galata ile Defterdar Burnu arasındaki ters akıntı, öğleden sonra daha kuvvetli akarken, akşam geç vakitlerde hızı azalır. Ortaköy'ün güneybatı sahili yakınında ters akıntının hızı ortalama 0.5 mil'in üzerindedir. Ters akıntı Defterdar Burnu ile Akıntı Burnu arasında zaman zaman sahile yakın yerlerde kuvvetlenir. Akıntı Burnu'nun güneyinde doğuya dönerek ana akıntıya karışır.

Akıntının yönü, kuvveti ve benzeri şeyler hava şartlarındaki değişimler ve bilhassa rüzgar ile doğrudan ilgilidir ve bunlara bağlı olarak büyük değişimlere uğrayabilir. Kible ve lodos rüzgarlarında normal şekline nazaran, anafor akıntısının eni 1 gominadan biraz fazla olmak üzere daralır. Güney yönlü rüzgarlar çok kuvvetli olduğunda, Boğazdaki ana akıntı da tüm Boğazı kaplayarak kuzeye yönelir. Üsküdar'ın kuzey koyundaki ters akıntı, dar bir şerit olarak kuzeydoğu yönünde akar. Bu akıntı lodos rüzgarlarında Boğaz'ın ortalarına kadar ilerler. Beylerbeyi'nin kuzeydoğusundaki koyda, Anadoluhisarı'nda, Vaniköy'deki küçük koyda, Bebek Koyu'nda ve İstinye Koyu'nun dış kısmında kısa birer ters akıntı vardır. Büyükdere Koyunda, 0,5 mil hızında bir ters akıntı sahili takip ederek poyraz yönünde Mesar Burnu'na kadar çıkar. Bununla birlikte, Mesar Burnu'nun kuzeydoğu tarafında bir başka girdap oluşur ve Tellitabya Burnu'na kadar uzanır. Büyük Liman'da, Garipçe Burnu ile Rumeli Burnu arasındaki koylarda da kuzey yönlü küçük ters akıntılar vardır. İncir Limanı ve Beykoz Limanı'nın da içinde bulunduğu büyük koyda ve Selvi Burnu'nun güneydoğusuna doğru olan koyda, büyük bir anafor vardır. Bu büyük anafor, koyun geniş kısımlarında kıydan açığa doğru 4 gomina kadar uzanır. Akıntının hızı 0,5 milden fazla olup, İncir Limanı'ndan itibaren sahil boyunca sürer. Güneyden çok sert rüzgar eserek deniz seviyesini yükselttikten sonra aniden kesilip, yerini kuzeyden gelen sert rüzgara bırakırsa, Beykoz ve İncir

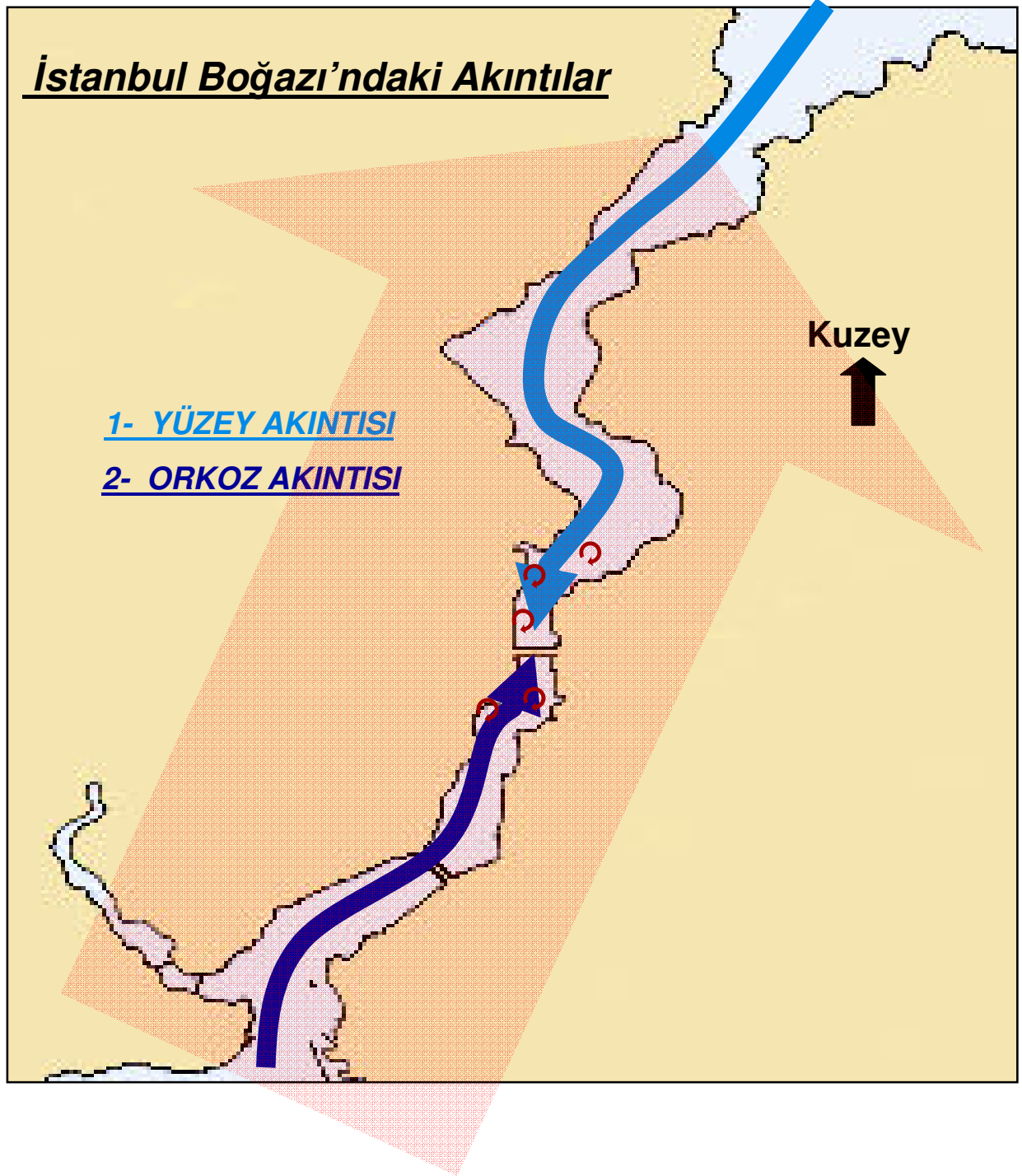
Limanı'nda çok kuvvetli anafor meydana getirir. Fil Burnu'nun ayırdığı iki küçük anafor vardır. Birisi Keçilik Koyu'nda, diğeri Poyraz Burnu'nun güney tarafındaki koydadır. Ayrıca Umuryeri Limanı'nda güneye doğru bir anafor bulunmaktadır. Bunlara ilave olarak, Umurbanklarının doğusuna doğru, Çalılık Tepe'ye yakın ve Selvi Burnu'na doğru akan bir ters akıntı vardır

4) Orkoz Akıntısı

Güney rüzgarları ve özellikle Lodos, zaman zaman İstanbul'da şehir hatları gemilerinin bile seferlerinin iptal edilmesine neden olacak kadar etkili olur. Bu rüzgarlar, Marmara'nın sularını kuzeye doğru yığar ve su seviyesini İstanbul Boğazı'nın güney girişinde yarım metre kadar yükseltebilirler. Bu durumda Boğaz'ın akıntı rejimi de değişir; yüzeyde "orkoz" adı verilen ters akıntı oluşur. Bu akıntının da zaman zaman kuzey akıntısı hızına ulaştığı olmaktadır. Yani 6-7 knots hıza kadar orkoz akıntısı çıkabilmektedir.



Şekil 2: İstanbul Boğazı'ndaki Akıntılar



Şekil 3: İstanbul Boğazı'ndaki Akıntılar

17. İstanbul Boğazı'nda Seyir Emniyetini Etkileyen Faktörler:

İstanbul Boğazı; doğal yapısı, meteorolojik ve oşinografik şartları, 80 dereceye varan keskin dönüşleri ile yaklaşık 12 rota değişikliği gerektiren, uğraksız, uğraklı ve yerel deniz trafiğinin iç içe ve yoğun olduğu, yer yer 6-7 deniz mili/saat hıza sahip karmaşık akıntılarının mevcut olduğu dünyanın en zor seyir yapılan kaza riski çok yüksek suyollarından biridir. İstanbul Boğazı'nda meydana gelen deniz kazaları incelendiğinde genel olarak insan hataları, teknik

arızalar ve İstanbul boğazının doğal koşullarının neden olduğu açıkça görülmektedir. İnsan hataları; gemi personeli veya gemi haricindeki hizmet personelinin yetenek, bilgi veya dikkat eksikliğinden kaynaklanan hatalar olup, teknik arızalar ise gemi bünyesinde olabilecek arızalardır. Bunların dışında ise İstanbul Boğazı'nın doğal koşullarının (coğrafi yapısı, akıntıları, meteorolojik şartları, yoğun deniz trafiğinin etkisi vb.) seyir emniyeti açısından zorluğunu da sayabiliriz.

A. Coğrafi Yapısının Seyre Etkisi

İstanbul Boğazı, genişliği açısından dünyanın en dar suyollarından biridir. İstanbul Boğazı'nda kuzey-güney doğrultusunda ya da tersi yönde seyir yapan bir gemi, en az 12 kez rota değiştirmek zorundadır. Bu dönüşlerden, özellikle, 45° nin üzerinde rota değişikliği gerektiren Kandilli Burnu ile Yeniköy Burnu, gemilerin dönüş sırasında arka taraflarını görmelerini engellemektedir. Ayrıca, özellikle büyük gemilerin baş ve kıçlarının akıntıdan aynı anda farklı yönde etkilenmeleri, bu gemilerin savrulmalarına yol açmaktadır. Özellikle Kandilli'de büyük gemiler için bir başka sorun da yan yana geçiş durumunda yeterli alan bulunmamasıdır.

B. Akıntının Seyre Etkisi

İstanbul Boğazı'nda üst akıntılar, orkoz ve kuvvetli rüzgarın oluşturduğu akıntılar hariç, genel olarak kuzeyden güneye doğrudur. Kuzeyden gelen gemi Marmara'ya çıkana kadar arkadan gelen akıntının etkisi altında kalır. Dönüş noktalarında ise kıvrımların keskinliğine bağlı olarak geminin başı ve kıçı aynı anda farklı kuvvet ve yöndeki akıntının etkisi altında kalacaktır. Akıntı ile geminin aynı yönde gitmesi nedeniyle geminin hızı artacağı için karaya oturma veya karşı şeride geçerek gelen bir gemi ile çatışma tehlikesi daha fazladır. Rihtım ve iskelelere yanaşmalarda akıntının baştan alınarak manevra yapılmasının hem en güvenli hem de en geçerli yol olduğu yerel trafiği kullanan gemiler tarafından göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca kıçtan veya kıç omuzluktan gelen akıntının etkisi altında kalan gemiler burunları dönerken daha hızlı giderek ve daha fazla dümen açısı ile dönerek akıntıyı yenmeye çalışırlar. Bu manevra ile ister istemez trafik şeridine savrulurlar.

İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalar incelendiğinde çoğunlukla Karadeniz'den Marmara'ya gelen gemilerin kazaya uğradıkları görülür. Bu olaylarda akıntının etkisi oldukça fazladır. Güneye doğru inen gemilerin kuzeye çıkan gemilerden daha sıklıkla kaza yapmaları akıntının etkisini ortaya koymaktadır.

C. Meteorolojik Olayların Seyre Etkisi

İstanbul Boğazı'nda meteorolojik olaylardaki değişimler seyir güvenliğini üç şekilde etkilemektedir;

Yağış ve özellikle sis nedeniyle görüşün azalması, rüzgar kuvvetinin artması nedeniyle rüzgarın doğrudan gemiler üzerine etkisi, ve kuvvetli rüzgarın akıntı yönünü ve hızını değiştirmesi. Boğaz'da meydana gelmiş deniz kazalarının kayıtları incelendiğinde, birçok kazanın sis, kar veya yağmur nedeniyle görüş uzaklığının yarım mil ve altına düştüğü zamanlarda meydana geldiği görülmektedir.

D. Diğer Faktörler

İstanbul Boğazı'nın coğrafi yapısının yanı sıra, asma köprüler ve enerji nakil hatları gibi bazı yapılar da seyri etkilemektedir. İstanbul Boğazı'nda, "Boğaz Köprüsü" ve "Fatih Sultan Mehmet Köprüsü" olmak üzere iki asma köprü bulunmaktadır. Enerji nakil hatlarının bir tanesi Bebek-Kandilli arasında, diğeri Rumelikavağı-Anadolukavağı arasındadır. Bu hatlar vasıtasıyla Boğaz'ın iki yakası arasında yüksek gerilim iletimi yapılmaktadır. Enerji nakil hatları, gemilerin radarlarında, tam pruvada bir başka gemi varmış gibi "yalancı eko" oluşmasına neden olabilirler.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Uluslararası Trafik

Türk Boğazları Bölgesinde gemi geçiş rejimi 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi çerçevesinde yapılmakta olup, seyir, can, mal ve çevre güvenliğine ilişkin kurallar Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile düzenlenmiştir. İstanbul Boğazı'nda oldukça yoğun bir transit trafikten bahsetmek mümkündür. Kafkas ve Karadeniz kıyısı ülkelerin dünya denizlerine açılabilirdiği tek su yolu olan İstanbul Boğazı'nda halen günümüzde seyir rejimini belirleyen Montreux Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılındaki gemi geçişi yaklaşık 4500 civarında iken bu miktar son 3 yılda ortalama 54,000'nin üzerine çıkmış olması beraberinde ciddi risk ve problemler getirmiştir.

2005 yılından itibaren MARMARAY çalışmaları nedeniyle Boğaz Trafiğinin genelde tek taraftan verilmiş olmasına karşın son 2 yılda yıllık gemi geçiş ortalaması 55,000'e yaklaşarak rekor seviyeye ulaşmıştır. Bu rakam ayda 4566, günde yaklaşık 150 yani her 9,5 dakikada 1 gemi geçişi anlamına gelmektedir.

ALTINCI BÖLÜM

Yerel Trafik

18. Giriş

İstanbul Boğazı'nda yoğun bir yerel deniz trafiği mevcuttur. Her ne kadar ülkemizde deniz yolu özellikle kara yoluna nazaran oldukça az kullanılıyor olsa da İstanbul'un kalabalık nüfusu, iş ve oturma yerlerinin şehrin farklı yakalarında olması nedeniyle deniz yolu insanlarımızın yoğun kullanımındadır.

Halen İstanbul Boğazı'nda tarifeli ve tarifersiz seferler yapan, deniz otobüsleri, yük ve yolcu taşıyan feribotlar, şehir hatları vapurları, yolcu motorları, gezi tekneleri, balıkçı tekneleri, acente motorları, kamuya ait botlar, römorkörler, sivil toplum örgütlerine ait tekneler, su altı ve sörvey çalışması yapan tekneler önemli bir yerel trafiğe neden olmaktadır. Bu yoğun yerel deniz trafiğinin TAD içerisinde oluşturduğu düzensiz ve karmaşık seyir yapısı, boğazdan geçen transit gemilerin emniyetli seyrini zaman zaman etkilemektedir.

Nisan ayı içerisindeki sefer tarifelerine göre "Yerel Trafik Rehberi"nde belirtilen saha içerisinde tarifeli sefer yapan deniz otobüsleri, feribotlar, şehir hatları vapurları, yolcu motorları yaklaşık olarak 2025 sefer yapmaktadır. Bunun dışında gezi tekneleri, balıkçı tekneleri, acente motorları, kamuya ait botlar, römorkörler, sivil toplum örgütlerine ait tekneler, su altı ve sörvey çalışması yapan tekneler gibi tarifersiz sefer yapan teknelerin de yaklaşık olarak günde 500'ün üzerinde sefer yaptığı göz önüne alınırsa İstanbul Boğazı'nda ortalama 2500'ün üzerinde bir yerel trafik hareketinden bahsedebiliriz.

19. Denizde Haberleşme

Denizde haberleşme, seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliği açısından önem arz eden acil durumların ilgili otoritelere anında iletilebilmesi, meydana gelen deniz kazalarına arama ve kurtarma birimlerinin hızla müdahale edebilmesi, deniz kazalarının önlenmesi, seyir duyurularının denizcilere iletilebilmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Denizde tehlike ve emniyet haberleşmesinin yanı sıra gemilerin birbirleriyle ve GTH, kılavuzluk ve acenteler ile haberleşmeleri VHF üzerinden tahsis edilmiş kanallar aracılığıyla yapılmaktadır.

İstanbul Limanı idari sınırları içinde yerel deniz trafiğine katılacak tüm gemiler VHF cihazı bulundurmaları zorunda olup, aynı anda buldukları Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

(TBGTH) sektörünün VHF kanalını ve kendi aralarında haberleşmeleri amacıyla tahsis edilen kanalı dinleyeceklerdir. Tüm gemiler İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri (İGTH) Merkezi tarafından VHF üzerinden verilen talimatlara uymak zorundadırlar. **Tehlike ve emniyet çağrıları için ayrılmış olan VHF 16 ncı kanal kesinlikle çağrı amacıyla kullanılmayacaktır.** TBGTH'ın sektör kanalları olan 11, 12, 13 ve 14. VHF/RT kanallarında, kılavuzluk hizmeti haberleşmesinin yürütüldüğü VHF 71. kanalda ve 16. kanalda genel maksatlı haberleşme yapılmaz. VHF çıkışı yapan tüm istasyonların mevkilerinin TBGTH tarafından tespit edildiği ve tüm haberleşmenin kayıt altına alındığı hatırd tutularak gereksiz konuşmalardan kaçınmalı ve her zaman haberleşme disiplinine uyulmalıdır.

Önemli Telefon, Faks ve VHF Kanalları

	Telefon	Faks	VHF
Ana Arama Kurtarma Koordinasyon M.	0312 232 47 83	0312 232 08 23	
İstanbul Liman Başkanlığı	0212 244 13 49	0212 252 49 69	16
İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merk.	0212 323 48 00	0212 323 48 06	11-12-13-14
Sahil Güvenlik	158		08-16
Deniz Polisi	155		16
ALO Kıyı Emniyet	151		
İstanbul Belediyesi (Deniz Kirliliği)	0212 632 01 25		
Atatürk Hava Limanı Meteoroloji Serv.	0212 663 07 95		67
Göztepe Meteoroloji İstasyonu	0216 355 23 05		67

Kılavuzluk İstasyonları:

İstanbul Liman Kılavuzluk İstasyonu (Harem)	0216 334 6142	74
İstanbul Boğaz Kılavuzluk İstasyonu (İnci Burnu)	0216 3467320	71
(Rumeli Kavağı)	0212 2420374	71
Harem Tahlisiye İstasyonu		06-11-12

20. Yetkili İrtibat Personeli

İstanbul Liman Başkanlığı İdari Sınırları içerisinde düzenli sefer yapan kurum/kuruluş/firmalar İstanbul Liman Başkanlığı, İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi v.b. resmi kurum/kuruluşlarla olabilecek her türlü haberleşmeyi 7 gün 24 saat sağlamak üzere yetkili bir irtibat personelin ve yedeğinin ismini ve irtibat detaylarını İstanbul Liman Başkanlığına ve İBGTH Merkezine bildirecektir. Liman Başkanlığı ve İBGTH Merkezinin seyir güvenliğine yönelik tüm emirleri söz konusu personel tarafından yetkilisi kurum/kuruluş/firmalara ve gemi/tekne kaptanlarına iletilecektir. Ayrıca, iskelelerde nöbetçi personel listesi Liman Başkanlığına bildirilecektir.

21. Kısıtlı Görüş Şartlarında Seyir

Görüşün sis, pus, kar yağışı, şiddetli yağmur fırtınası, kum fırtınası veya herhangi diğer benzeri bir sebeple kısıtlı oluşuna kısıtlı görüş denir. Kısıtlı görüş şartlarında her gemi içinde bulunduğu durum ve koşullara göre ayarlanacak emniyetli bir hızla ilerleyecektir. Makinelerini ani bir manevra için hazır bulunduracaktır. Köprüüstünde mutlaka gözcü bulunduracak, radarını çalıştıracak ve radar gözlemi yapacaktır. Görüş C-1 ve C-3 Bölgelerinde 200 metreye, C-2 Bölgesinde 500 metreye, düştüğünde İstanbul GTH Merkezi tarafından Liman Başkanlığına bilgi verilerek yerel deniz trafiği durdurulur.

Yerel deniz trafiğini kullanan gemilerin terminalleri, yolcu indirme-bindirme iskeleleri uygulanabilir ölçüde görüş dedektörleri ile işleticiler/donatanlar/acenteler tarafından donatılacaktır.

Dedektörlerden alınan bilgiler İstanbul GTH Merkezi'ne ve Liman Başkanlığı'na kontrol amaçlı kullanılabilir ölçüde aktarılacaktır. Dedektörlerden elde edilen kayıtlar en az 15 gün süre ile emniyetle saklanabilecek yeterlilikte olacaktır.

22. Gemiadamları Yönetmeliği

31.07.2002 tarihli ve 24832 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemiadamları Yönetmeliği'nin 13 üncü maddesi 04.03.2007 tarihli ve 26452 sayılı Resmi Gazete ile değiştirilerek Yerel Trafik Rehberi konusunda en az beş gün süreli tanıtıcı seminere katılmaları gerektiği hükmü ilave edilmiştir. Söz konusu Yönetmeliğin "Yerel Trafikte Düzenli Sefer Yapan Yolcu Gemileri Kaptanları" başlıklı 13 üncü maddesi aşağıdaki gibidir;

MADDE 13- Yerel Trafikte Düzenli Sefer Yapan Yolcu Gemileri Kaptanları

Türk Boğazları, İzmit ve İzmir Körfezleri içerisinde bulunan iskeleler arasındaki yerel trafikte düzenli seferler yapan ve yüz ya da daha fazla yolcu kapasitesine sahip her türlü gemide kaptan olarak görev yapacak olan gemiadamlarının, yeterlik belgelerine göre, aşağıda belirtilen deniz hizmeti, staj ve eğitim koşullarını sağlamaları gerekir.

a) Deniz hizmeti ve staj koşulu olarak;

1) Sınırlı kaptan yeterlik belgesi bulunan gemiadamlarının, sınırlı kaptan olmadan önce bu hatlarda dümenci olarak en az iki yıl deniz hizmeti veya sınırlı kaptan yeterlik belgesine sahip olarak en az bir yıl süreli kaptanlık stajı görmeleri,

2) Sınırlı Kaptan yeterliğinin üstünde, Kaptan yeterliğine kadar olan yeterlik belgelerinden herhangi birine sahip bulunan ve Yönetmeliğin 15 inci maddesi gereği kazanılmış hakkına istinaden kaptan olarak çalışabilen gemi adamlarının, görev yapacakları düzenli hatlarda çalışan gemilerde en az altı ay süreli kaptanlık stajı görmeleri,

3) Kaptan ve uzakyol kaptanı yeterlik belgesi bulunan gemiadamlarının, görev yapacakları düzenli hatlarda çalışan gemilerde; uzakyol kaptanı yeterliğinde olanlar için en az otuz gün, kaptan yeterliğinde olanlar için ise en az üç ay süreli staj görmeleri,

4) Staj zorunluluğu bulunanların, staj işlemlerinin düzenli sefer yapan geminin donatan ya da işleteni tarafından liman başkanlığına başvurularak başlatılması ve staj süresi sonunda, gemiadamlarının stajda başarılı olduğuna dair kaptan değerlendirmelerini donatan ya da işleten yazısı ile belgelendirmeleri zorunludur.

b) Eğitim koşulu olarak;

1) Bu maddenin (a) bendinde belirtilen diğer şartları sağlayarak, İdarece hazırlanarak yürürlüğe konulduğu bölgeler için, "Yerel Trafik Rehberi" konusunda en az beş gün süreli tanıtıcı seminere katılmaları,

2) Seminer katılım belgesini liman başkanlığına ibraz etmeleri gerekir.

c) Bu maddedeki koşulları sağlayanların yeterlik belgelerine, geçirilen deniz hizmeti veya stajın özelliğine göre bölge müdürlüğü tarafından belgenin geçerli olduğu deniz alanı, liman,

körfezin sınırları veya münhasıran düzenli hattın ismi belirtilerek, "YEREL TRAFİKTE GEÇERLİDİR" ifadesi yazılır.

Gemiadamları Yönetmeliği'nin bu hükmü gereği, Yerel Trafik Rehberi eğitimi İstanbul Liman Başkanlığı koordinesinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından veya Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yetkilendirilen diğer kurum ya da kuruluşlar tarafından düzenlenir. Yerel Deniz Trafiğinde çalışan mevcut gemi kaptanları için bu eğitimler 01 Temmuz 2008 tarihine kadar sonuçlandırılacaktır.

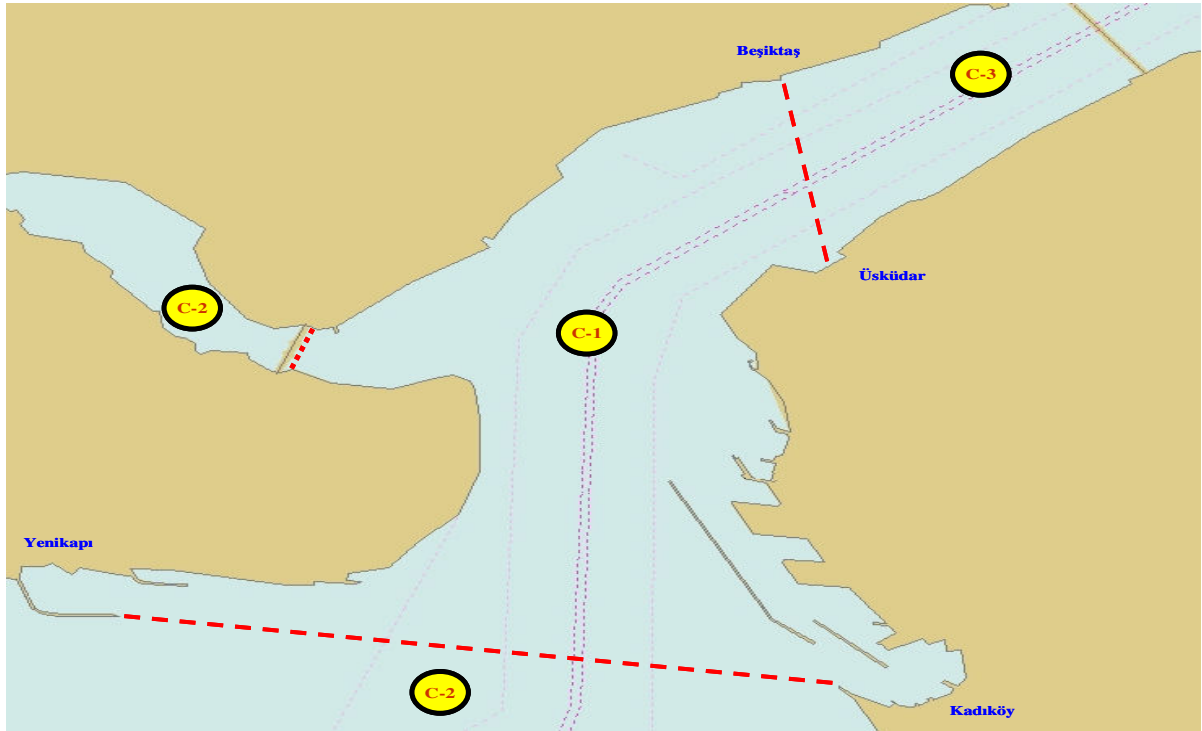
23. Yerel Trafiğin Bölgeler Bazında İncelenmesi

İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafik Rehberindeki belirtilen seyir alanları göz önünde bulundurularak aşağıdaki 3 bölgede incelenmiştir. Bu bölgeleri açıklamak gerekirse;

C-1 Bölgesi; İstanbul Boğazı'nda yerel trafiğin en yoğun olduğu, güneyde Kadıköy-Yenikapı, kuzeyde ise Üsküdar-Beşiktaş sınırları arasında kalan (Haliç içi seferler hariç) bölge olup bu bölgeden diğer bölgelere karşılıklı yapılan seferleri içermektedir. Bu bölgede sefer yapılan iskeleler; Kadıköy, Haydarpaşa, Yenikapı, Sirkeci, Eminönü, Karaköy, Kabataş, Beşiktaş ve Üsküdar iskeleleridir.

C-2 Bölgesi; C-1 Bölgesinin güneyinde kalan (Haliç içi seferler bu bölgeye dahil edilmiştir) Transit trafiği çok fazla etkilemeyen, "Yerel Trafik Rehberi"nde belirtildiği gibi İstanbul Liman Başkanlığı idari sınırları içerisinde kalan ve bu bölge içerisinden Marmara içerisinde olup, Bölge dışarısında kalan iskelelere yapılan seferler bu gruptadır. Bu bölgede sefer yapılan iskeleler; Bostancı, Kartal, Pendik, Yalova, Adalar, Bakırköy, Avcılar, Sarayburnu, Avşamarmara Adaları, Yenikapı, Armutlu, Bandırma ve Haliç içerisinde bulunan iskelelerdir.

C-3 Bölgesi; C-1 Bölgesinin kuzeyinde kalan iskeleler arasında yapılan seferler bu bölgededir. Bu bölgede sefer yapılan iskeleler; A.kavağı , R.kavağı, Sarıyer, Büyükdere, Yeniköy, İstinye, Beykoz, Paşabahçe, A.hisarı, Bebek, Ortaköy, Çubuklu, Kanlıca, Kandilli, Arnavutköy, Emirgan, Çengelköy, Beylerbeyi, Kuzguncuk iskeleleridir.



Şekil 4: Yerel Trafik Bölgeleri

C-1 BÖLGESİ		C-2 BÖLGESİ	
Hatlar	Bölge	Hatlar	Bölge
Eminönü - Karaköy	C-1	Bostancı - Adalar	C-2
Eminönü - Kabataş	C-1	Kartal - Adalar	C-2
Eminönü - Kadıköy	C-1	Kartal - Bostancı	C-2
Eminönü - Beşiktaş	C-1	Bakırköy - Avcılar	C-2
Eminönü - H.paşa	C-1	Sarayburnu - Avcı-Mar	C-2
Eminönü - Üsküdar	C-1	Bostancı - Bakırköy	C-2
Eminönü - R.hisarı	C-1	Avcılar - Bostancı	C-2
Eminönü - Bostancı	C-1	Pendik - Kartal	C-2
Eminönü - Adalar	C-1	Yenikapı - Avcılar	C-2
Karaköy - Kabataş	C-1	Yenikapı - Yalova	C-2
Karaköy - Kadıköy	C-1	Yenikapı - Armutlu	C-2
Karaköy - Beşiktaş	C-1	Yenikapı - Bandırma	C-2
Karaköy - H.paşa	C-1	Haliç içi	C-2
Karaköy - Üsküdar	C-1		
Karaköy - Harem	C-1		
Karaköy - Bostancı	C-1		
Karaköy - Bakırköy	C-1		
Kabataş - Üsküdar	C-1		
Kabataş - Harem	C-1		
Kabataş - Bostancı	C-1		
Kabataş - Adalar	C-1		
Kabataş - Beşiktaş	C-1		
Kadıköy - Beşiktaş	C-1		
Kadıköy - H.paşa	C-1		
Kadıköy - Yenikapı	C-1		
Kadıköy - Esenköy	C-1		
Kadıköy - Bakırköy	C-1		
Kadıköy - Bostancı	C-1		
Beşiktaş - Üsküdar	C-1		
Beşiktaş - İstinye	C-1		
Beşiktaş - Kanlıca	C-1		
Beşiktaş - Kuzguncuk	C-1		
Beşiktaş - Ortaköy	C-1		
Beşiktaş - Emirgan	C-1		
Beşiktaş - A.Hisarı	C-1		
Beşiktaş - Bebek	C-1		
Yenikapı - Bostancı	C-1		
Harem - Sirkeci	C-1		
		C-3 BÖLGESİ	
		A.kavağı - R.kavağı	C-3
		R.kavağı - Sarıyer	C-3
		Sarıyer - Büyükdere	C-3
		Büyükdere - Yeniköy	C-3
		Yeniköy - İstinye	C-3
		Beykoz - Paşabahçe	C-3
		Paşabahçe - Çubuklu	C-3
		Çubuklu - İstinye	C-3
		İstinye - Emirgan	C-3
		Kanlıca - A.Hisarı	C-3
		A.Hisarı - Kandilli	C-3
		Kandilli - Bebek	C-3
		Bebek - Armutköy	C-3
		Armutköy - Ortaköy	C-3
		Çengelköy - Beylerbeyi	C-3
		Beylerbeyi - Kuzguncuk	C-3
		Çubuklu - Kanlıca	C-3
		İstinye - Kanlıca	C-3
		Ortaköy - Beykoz	C-3
		A.Hisarı - Emirgan	C-3
		Beykoz - İstinye	C-3
		Beykoz - Yeniköy	C-3
		Kanlıca - Yeniköy	C-3
		Yeniköy - Sarıyer	C-3
		Sarıyer - R.Kavağı	C-3
		Sarıyer - Beykoz	C-3
		Sarıyer - İstinye	C-3
		Paşabahçe - İstinye	C-3

Tablo 1: Yerel Trafik Bölgeleri Mevkileri

C-1 Bölgesi İncelenmesi:

Hatlar		D.Obölgesi	Şehir Hat.	Turyol	Deniz	Toplam	Genel Toplam	A*	Hatlar		D.Obölgesi	Şehir Hat.	Turyol	Deniz	Toplam	Genel Toplam	A*
Eminönü	Karaköy	4	16	1		21	49	2,77	Kabataş	Usküdar		14		31	46	81	4,58
Karaköy	Eminönü	11	16	1		28			Usküdar	Kabataş		14		22	36		
Eminönü	Kabataş					0	2	0,11	Kabataş	Harem		7		7	14	0,79	
Kabataş	Eminönü	1			1	2			Harem	Kabataş		7		7			
Eminönü	Kadıköy	1	42	47		90	180	10,19	Kabataş	Bostancı				0	9	0,51	
Kadıköy	Eminönü	4	42	44		90			Bostancı	Kabataş	9			9			
Eminönü	Beşiktaş	1			2	3	23	1,30	Kabataş	Adalar	2			2	4	0,23	
Beşiktaş	Eminönü		20			20			Adalar	Kabataş	2			2			
Eminönü	H.paşa		20			20	83	4,70	Kabataş	Beşiktaş				0	1	0,06	
H.paşa	Eminönü			63		63			Beşiktaş	Kabataş			1	1			
Eminönü	Usküdar		53	52		105	213	12,05	Kadıköy	Beşiktaş		28		28	57	3,23	
Usküdar	Eminönü		54	54		108			Beşiktaş	Kadıköy	1	28		29			
Eminönü	R.hisarı			7		7	14	0,79	Kadıköy	H.paşa		22		22	70	3,96	
R.hisarı	Eminönü			7		7			H.paşa	Kadıköy	48			48			
Eminönü	Bostancı	6	1			7	8	0,45	Kadıköy	Yenikapı	6			6	10	0,57	
Bostancı	Eminönü		1			1			Yenikapı	Kadıköy	4			4			
Eminönü	Adalar			1		1	2	0,11	Kadıköy	Esenköy			1	1	2	0,11	
Adalar	Eminönü			1		1			Esenköy	Kadıköy			1	1			
Karaköy	Kabataş	15				15	15	0,85	Kadıköy	Bakırköy	15			15	34	1,92	
Kabataş	Karaköy					0			Bakırköy	Kadıköy	19			19			
Karaköy	Kadıköy	2	7			9	42	2,38	Kadıköy	Bostancı	6			6	11	0,62	
Kadıköy	Karaköy		33			33			Bostancı	Kadıköy	5			5			
Karaköy	Beşiktaş	3				3	6	0,34	Beşiktaş	Usküdar		56		225	281	562	31,81
Beşiktaş	Karaköy	3				3			Usküdar	Beşiktaş		56		225	281		
Karaköy	H.paşa		48	6		54	76	4,30	Beşiktaş	İstinye	4			4	8	0,45	
H.paşa	Karaköy		22			22			İstinye	Beşiktaş	4			4			
Karaköy	Usküdar		16	8		24	40	2,26	Beşiktaş	Kanlıca		2		2	4	0,23	
Usküdar	Karaköy		16			16			Kanlıca	Beşiktaş		2		2			
Karaköy	Harem		16			16	32	1,81	Beşiktaş	Kuzguncuk		13		13	26	1,47	
Harem	Karaköy		16			16			Kuzguncuk	Beşiktaş		13		13			
Karaköy	Bostancı	5		-		5	7	0,40	Beşiktaş	Ortaköy		3		2	5	8	0,45
Bostancı	Karaköy	2		-		2			Ortaköy	Beşiktaş		2		1	3		
Karaköy	Bakırköy	1				1	2	0,11	Beşiktaş	Emirgan		1		1	2	0,11	
Bakırköy	Karaköy	1				1			Emirgan	Beşiktaş		1		1			
Yenikapı	Bostancı	3				3	4	0,23	Beşiktaş	A.Hisarı		1		1	2	0,11	
Bostancı	Yenikapı	1				1			A.Hisarı	Beşiktaş		1		1			
Harem	Sirkeci		30			30	60	3,40	Beşiktaş	Bebek		1		1	2	0,11	
Sirkeci	Harem		30			30			Bebek	Beşiktaş		1		1			
Toplam Sefer Sayısı :																1765	

Tablo 2: C1 Bölgesi İncelemesi

C-2 Bölgesi İncelenmesi:

Hatlar	D. Otobüsü	Şehir Hat.	İrensür	Mavi Mar.	Toplam	Genel Toplam	%
Bostancı : Adalar				9	9	18	12,86
Adalar : Bostancı				9	9		
Kartal : Adalar			25		25	50	35,71
Adalar : Kartal			25		25		
Kartal : Bostancı	1				1	2	1,43
Bostancı : Kartal	1				1		
Bakırköy : Avcılar	3				3	7	5,00
Avcılar : Bakırköy	4				4		
S.Burnu : Avcı-Mar.		1			1	2	1,43
Avcı-Mar. : S.Burnu		1			1		
Bostancı : Bakırköy	3				3	3	2,14
Bakırköy : Bostancı					0		
Avcılar : Bostancı	1				1	1	0,71
Bostancı : Avcılar					0		
Pendik : Kartal	1				1	2	1,43
Kartal : Pendik	1				1		
Yenikapı : Avcılar	1				1	1	0,71
Avcılar : Yenikapı					0		
Yenikapı : Yalova	7				7	14	10,00
Yalova : Yenikapı	7				7		
Yenikapı : Amuğu	1				1	2	1,43
Amuğu : Yenikapı	1				1		
Yenikapı : Bandırma	3				3	6	4,29
Bandırma : Yenikapı	3				3		
Haliç içi		32			32	32	22,86
Toplam Sefer Sayısı:						140	

Tablo 3: C2 Bölgesi İncelemesi

C-3 Bölgesi İncelenmesi:

Hatlar		D. Otobüsü	Şehir Hat.	Beykoz	Deniz	Toplam	Genel Toplam	A*	Hatlar		D. Otobüsü	Şehir Hat.	Beykoz	Deniz	Toplam	Genel Toplam	A*
A.kavağı	R.kavağı		3			3	6	4,41	Çengelköy	Beylerbeyi		4			4	8	5,88
R.kavağı	A.kavağı		3			3			Beylerbeyi	Çengelköy		4			4		
R.kavağı	Sarıyer		1			1	2	1,47	Beylerbeyi	Kuzguncuk		13			13	26	19,12
Sarıyer	R.kavağı		1			1			Kuzguncuk	Beylerbeyi		13			13		
Sarıyer	Büyükdere		1			1	2	1,47	Çubuklu	Kanlıca		2			2	4	2,94
Büyükdere	Sarıyer		1			1			Kanlıca	Çubuklu		2			2		
Büyükdere	Yeniköy		1			1	2	1,47	İstinye	Kanlıca		1			1	1	0,74
Yeniköy	Büyükdere		1			1			Kanlıca	İstinye				0	1		
Yeniköy	İstinye		1			1	2	1,47	Ortaköy	Beykoz		1			1	1	0,74
İstinye	Yeniköy		1			1			Beykoz	Ortaköy				0	1		
Beykoz	Pasabahçe		3			3	4	2,94	A.hisarı	Emirgan		1			1	1	0,74
Pasabahçe	Beykoz		1			1			Emirgan	A.hisarı				0	1		
Pasabahçe	Çubuklu		3			3	4	2,94	Beykoz	İstinye	3	1			4	7	5,15
Çubuklu	Pasabahçe		1			1			İstinye	Beykoz	3			3	4		
Çubuklu	İstinye		1			1	1	0,74	Beykoz	Yeniköy		2	5		7	12	8,82
İstinye	Çubuklu					0			Yeniköy	Beykoz		5		5	7		
İstinye	Emirgan		1			1	3	2,21	Kanlıca	Yeniköy		2			2	4	2,94
Emirgan	İstinye		2			2			Yeniköy	Kanlıca		2			2		
Kanlıca	A.hisarı		3			3	5	3,88	Yeniköy	Sarıyer		2			2	4	2,94
A.hisarı	Kanlıca		2			2			Sarıyer	Yeniköy		2			2		
A.hisarı	Kandıllı		2			2	4	2,94	Sarıyer	R.kavağı		2			2	4	2,94
Kandıllı	A.hisarı		2			2			R.kavağı	Sarıyer		2			2		
Kandıllı	Bebek		2			2	4	2,94	Sarıyer	Beykoz	3				3	5	3,65
Bebek	Kandıllı		2			2			Beykoz	Sarıyer	2				2		
Bebek	Arnavutk.		1		1	2	6	4,41	Sarıyer	İstinye	1				1	2	1,47
Arnavutk.	Bebek		2		2	4			İstinye	Sarıyer	1				1		
Arnavutk.	Ortaköy		1		1	2	6	4,41	Pasabahçe	İstinye			3		3	6	4,41
Ortaköy	Arnavutk.		2		2	4			İstinye	Pasabahçe			3		3		
<u>Toplam Sefer Sayısı:</u>																136	

Tablo 4: C1 Bölgesi İncelemesi

DÇÖT Kurallarına Göre Önerilen Rotalar



(Üsküdar – Beşiktaş)



(Üsküdar - Kabataş)



(H.Paşa – Eminönü & Karaköy)



(Kadıköy – Eminönü & Karaköy)



(Kadıköy – Beşiktaş)



(Üsküdar – Eminönü & Karaköy)

Şekil 5: Önerilen Rotalar

YEREL DENİZ TRAFİĞİNİ KULLANAN GEMİLERİN UYMASI GEREKEN KURALLAR

1. Yerel deniz trafiği kapsamındaki gemiler, İdare tarafından kendileri için belirlenmiş kurallar ve kendilerine ilişkin ulusal/uluslararası mevzuat ile bu Rehberde belirtilen diğer kurallara uymak zorundadırlar.
2. Yerel deniz trafiği kapsamındaki gemilerin kaptanları kendilerine düzenlenecek eğitimleri başarıyla tamamlayarak, İstanbul Liman Başkanlığı tarafından verilecek “İstanbul Boğazı Yerel Deniz Trafiği Eğitim Sertifikası” almak zorundadırlar. Yerel deniz trafiği kapsamındaki gemilerde sertifikası olmayan kaptan çalıştıran işletmelere, kooperatiflere kulüplere, derneklere, odalara İstanbul Liman Başkanlığı tarafından mevzuatın öngördüğü cezalar uygulanır.
3. Yerel deniz trafiği kapsamındaki gemiler içinde buldukları Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sektör kanalını ve kendilerine tahsis edilen kanalı sürekli dinleyecekler, sektör kanalını amacı dışında kesinlikle kullanmayacaklar ve İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi (İGTHM) tarafından verilen talimatlara uyacaklardır. Kendileri arasındaki haberleşmeyi kendilerine tahsis edilmiş kanal üzerinden yapacaklardır.
4. İstanbul Limanı İdari sınırları içerisinde seyrederken mümkün olduğunca Trafik Ayırım Düzeni dışında sahile yakın deniz alanlarını kullanacaklardır. Trafik Ayırım Düzeni içerisinde seyretmek zorunda olan gemiler uygun trafik şeridinde, o şeridin genel trafik akım yönünde dış sınıra yakın olarak ve geçiş yapan gemilere çapaz vermeden ilerleyecektir. Karşıdan karşıya geçerken Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG) 10 uncu kurala uygun olarak Trafik Ayırım Düzeni içerisinde dik açığa en yakın bir açıyla ve en kısa yoldan geçecekler, geçiş esnasında boğaz geçişi yapan gemilere çapaz vermeyeceklerdir.
5. İstanbul Boğazı’nda görüş uzaklığı güvenli seyri etkileyebilecek olduğu durumlarda GTH Merkezleri Liman Başkanlığına bilgi vererek yerel deniz trafiğini durdurabilir. Ayrıca, İstanbul Liman Başkanlığı İdari Sınırları içinde bulunan, yolcu indirme-bindirme amaçlı kullanılan iskelelerde ve/veya bu iskeleler arasında kalan rotalarda görüş mesafesi Altıncı Bölüm Madde 21’de belirtildiği şekilde olması durumunda; yerel deniz trafiğinde faaliyet gösteren tüm gemi kaptanları seferlerini iptal edecek ve işletmelerine/donatanlarına, İstanbul GTH Merkezine ve Liman Başkanlığına bilgi vereceklerdir.
6. Trafik Ayırım Düzeni içerisinde durmak ya da demirlemek yasaktır. Mücbir hallerde demirlemek/durmak zorunda kalan gemi durumunu ivedilikle ilgili VHF kanalından İGTHM’ne bilgi verecektir.
7. Zorunlu kalmadıkça Boğaz geçişi yapan gemilerin pruvalarından geçmeyecekler; zorunluluk hallerinde transit geçişi yapan geminin pruvasından en az 5 gomina açık geçecekler, karşıdan karşıya geçişler mümkün merteye geçen geminin pupasından yapılacak ve boğaz geçişi yapan gemilerin bordalarına ve pupalarına, 0.5 gominadan fazla yaklaşmayacaklardır.

8. Yerel deniz trafiğinde kullanılan ahşap gemiler ile zaman zaman yerel deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgelere girip çıkan tekne, gezi teknesi, balıkçı teknesi vb. deniz vasıtaları radar reflektörü taşımak suretiyle seyir emniyetine katkı sağlayacaklardır.
9. Trafik Ayırım Düzeni içerisinde balıkçılık dahil hiç bir faaliyette bulunmayacaklardır. TAD içinde yelkenle, kürekle seyretmek ve yüzmek yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları ile gösteri ve merasim geçişleri İdare'nin iznine ve yapılacak düzenlemeye tabidir.
10. Haliç'teki köprülerin açık bulunduğu zamanlarda, Sirkeci'yle Karaköy rıhtımları ve Galata ve Unkapanı köprüleri arasında kalan alanda deniz araçları karşıdan karşıya geçmeyeceklerdir.
11. Köprüler kapalı iken, köprü altından geçecek yerel trafiği kullanan gemiler, gece üstünde yeşil ışık yanan, gündüz ise üstünde yeşil plaka bulunan taraftan geçeceklerdir.
12. İstanbul Limanı İdari sınırlarında yerel deniz trafiğini kullanan gemiler herhangi bir deniz kirliliğine sebebiyet vermeyecek ve verenleri gördüğünde İGTHM'ne, Liman Başkanlığına ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma Ve Kontrol Daire Başkanlığı'na rapor edeceklerdir.
13. Yerel deniz trafiğini kullanan gemiler İstanbul Boğazı içinde ve Haliç'te çevreyi rahatsız edecek gürültü seviyesinden (85 desibel) kaçınacaklardır. Zorunlu olmadıkça düdük çalınmayacak, ses şiddeti 85 desibelin üzerinde müzik yayını yapılmayacaktır.
14. Yerel deniz trafiğini kullanan gemilerin İstanbul Boğazı'nda her iki Boğaz köprüsünün ayaklarına 50 metreden fazla yaklaşmaları yasaktır.
15. İstanbul Limanı idari sınırları içerisinde yerel deniz trafiği kapsamında yolcu taşıyan gemiler ile yük taşımayan yük gemilerinin Liman Başkanlığı'ndan yola elverişlilik belgesi almasına gerek yoktur. Bununla birlikte tarifeli sefer yapan yolcu gemileri her personel değişiminde personel listesini Liman Başkanlığı'na bildirmek zorundadırlar.
16. Acente motorları gemilerle olan temaslarını Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde belirtilen bölgelerde ve sürelerde yapacaklardır.
17. Deniz kazasına sebebiyet veren ya da kaza veya arıza gibi nedenlerle seyirleri kesintiye uğrayan gemiler durumu derhal İGTHM'ne bildirecek ve talimat isteyeceklerdir.
18. Şamandıra atan, kablo döşeyen, toplayan, dalgıçlık ve benzeri işlerle uğraşan araçların ve çalışmakta olan yüzer vinçlerin yakınından geçen yerel deniz trafiğini kullanan gemiler, bu araçların işlerine engel olmayacak biçimde ve zarar vermeyecek hızda seyretmek zorundadırlar.
19. İstanbul Boğazı'ndan uğraklı veya uğraksız geçen gemilere yakıt ikmali yapacak olan yağ, yakıt tankerleri ve atık alım gemileri, ikmallerini, tehlikeli yük taşıyan gemiler için belirlenmiş demir bölgesinde yapacaklardır. Herhangi bir yakıt veya atık sızıntısı veya dökülmesi durumunda gerekli önlemlerin alınabilmesi için durumu derhal İGTHM'ye rapor edeceklerdir. Atık alım veya bunker işlemleri bitişinden sonra İGTHM'ye bilgi verilecektir.

20. Karaköy Salıpzarı Limanına yanaşan yolcu gemilerine yağ, yakıt, su ikmali yapacak veya benzer amaçla hizmet verecek yerel deniz trafiği kapsamındaki gemiler, öncelikle İstanbul Liman Başkanlığı'ndan izin alacaklar ve alınan izinle birlikte T.D.İ. Liman İşletmesi'ne bilgi vereceklerdir. Bu gemiler Liman Güvenlik El Kitabında bahsedilen usullere uyacaklardır.
21. Rıhtım ve iskelelere bağlı ve demirde bulunan gemilerde acil durumlar için yeteri kadar personel gemide sürekli bulundurulacak ve İGTHM Sektör kanalı dinlenecektir.
22. Hiçbir suretle şamandıra, fener v.b. seyir yardımcılarına tekne ve gemilerini bağlamayacaklar ve bunlara fazla yaklaşmayacaklardır.
23. Vardiya tutan personelin, vardiya esnasında kanındaki alkol oranı 50 promili geçmeyecektir.
24. Yolcu ve yük taşımacılığı yapan feribotlar, şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, düzenli sefer yapan yolcu tekneleri, gezi tekneleri ve kamuya ait botların mürettebatları görevlerini ifa ettikleri sürece "Denizcilere Mahsus Kıyafet Yönetmeliği"ne uygun olarak giyineceklerdir.
25. Yerel deniz trafiğini kullanan gemiler gerek kendi gemileri gerekse yanaştıkları yerlerin emniyeti açısından bordalarında usturmağa bulunduracaklardır. Ayrıca, yolcuların teknelere giriş-çıkışları iskeleler vasıtasıyla yapılacaktır.
26. Yerel deniz trafiğini kullanan gemiler uygun ve görülür bir yerde Türk Bayrağı taşıyacaklardır.

Yolcuların Bilgilendirilmesi

27. Yerel deniz trafiği kapsamında olan ve 12 ve daha fazla yolcu taşıyan tüm gemiler yolcularına gemiye giriş-çıkışta dikkat edilmesi gerekenler, teknede mevcut can yeleklerinin kullanımı ve gemiyi terk anında neler yapılmasına gerektiğine yönelik bir film hazırlatacak, hazırlatılan bu filmi sürekli olarak kapalı devre yayınıyla görüntülü ve sesli olarak yayınlayacaklardır.

Hız

28. İstanbul Boğazı sınırları içerisinde gemilerin azami hızı karaya göre 10 deniz milidir. İnşası gereği yüksek hız yapması gereken ve düşük hızda manevra kabiliyeti zayıflayan tekneler **İnci Burnu ile Ahırkapı Feneri** arasında çizilen hattın kuzeyinde kalan bölgede 10 milden fazla sürat yapmayacaklardır. Bu tekneler İstanbul Boğazı sınırları dışında seyir veya yanaşma esnasında, oluşan dalgalardan etkilenecek teknelerin olması durumunda hızlarını azaltacaklardır.

Her tekne muhtemel çatışmayı önlemek, uygun ve etkili harekete geçebilmek ve içinde bulunulan durum ve koşulların gerektirdiği bir mesafede durabilmek için, her zaman emniyetli bir hızda ilerleyecektir. Hız saptanırken; görüş, trafik yoğunluğu, teknenin manevra yeteneği, rüzgar, deniz ve akıntının durumu ve seyir tehlikelerinin yakınlığı gibi hususlar dikkate alınmalıdır.

Hava Durumu

29. Bölgedeki hava durumu ile 24 saat içerisinde olabilecek gelişmeler hakkında meteorolojik bilgi incelenerek, seyir emniyetini artırıcı gerekli tedbirler alınmalıdır. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü (DMİ)'nce Türkiye kıyılarında kurulmuş istasyonlardan hava raporları VHF Kanal 67'den yayınlanmaktadır. Ayrıca, www.meteor.gov.tr internet adresinden de bu bilgilere ulaşılabilmektedir. Bunun yanı sıra, Atatürk Hava Limanı Meteoroloji İstasyonu ve Göztepe Meteoroloji İstasyonu ile haberleşme başlıklı bölümde verilen telefon numaralarından irtibat kurulabilir.

Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları

30. Denize çıkan her tekne sahibi / kaptanı tarafından Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (COLREG) çok iyi bilinmeli ve her gemide SHOD'ca basılmış ya da basımı onaylanmış COLREG kitapçığı bulundurulacaktır. Ayrıca, Uluslararası Şamandıralama Sistemleri ile İşaret Kod Kitabı da çabuk ulaşabilecek şekilde gemide bulundurulması zorunludur.

Seyir Fenerleri

31. Seyir fenerlerinin daima doğru yerlerde doğru renk ve ışık verecek tarzda donatıldığından emin olunmalıdır. Yoğun sis, pus, kar yağışı, şiddetli yağmur vb. hallerden kaynaklanan kısıtlı görüş koşullarında uygun sis düdüğü ve seda işaretleri verilmelidir. Uygun gösterilmeyen / verilmeyen / ışık ve seda işaretleri diğer tekne ve vasıtaların kaza yapma riskini arttıracaktır. Demirlendiğinde demir fenerinin gösterilmesi olası çatışmaya karşı önlem teşkil edecektir.

Gözcülük

32. Gemilerde, seyir halinde olsun demirli olsun daima yaklaşan bir tekneye veya beklenmedik olası bir tehlikeye karşı önlem amacıyla gözcü nöbeti tesis edilmelidir. Unutulmamalıdır ki, dar kanal ve boğazlarda cihaz ve sistemlere dayalı olarak yapılan seyir esnasında, gözcülük ve yeteneklerin kullanılması suretiyle yapılan güvenli seyir ile tamamlanabilmektedir. Her türlü deniz ve hava koşuluna karşı hazırlıklı olup, gerektiğinde sığınılacak liman, koy ve barınaklar için hazırlık ve planlamalar önceden yapılmalıdır. Seyir halinde alkol alınması muhakeme ve karar yeteneğini azaltan önemli etkidir. Ayrıca, seyir esnasında denizde bilinçsiz kullanılan ateş veya atılan sigara izmariti felakete neden olabilir. Seyir halinde, görüşün azaldığı durumlarda mutlaka köprüüstünde gözcü bulundurulmalı, gerekirse baş tarafta bir gözcü hazır, demir(ler)i fundaya hazır olmalıdır.

Radar

33. Radar kullanımı özellikle kısıtlı görüş şartlarında seyir emniyeti için son derece önem taşımakta olup, yerel deniz trafiğini kullanan ve Ek-2'de belirtildiği şekilde 12 ve daha fazla yolcu taşıyan gemiler en az 14" ekrana sahip radar bulunduracaklar ve kısıtlı görüş şartlarında radar mutlaka kullanılacaktır. Ayrıca, bu gemiler seyirde buldukları her an radar cihazını açık bulunduracak, gözcü nöbetinin yanı sıra radar gözcülüğü de yapacaklardır.

Çatışma Tehlikesi ve Çatışmayı Önleme Hareketi

34. Yaklaşan bir teknenin pusula kerterizinin fark edilir derecede değişmemesi halinde tehlike var sayılacaktır. Özellikle çok büyük bir tekneye veya yedek çekene veya yakın mesafede olan bir tekneye yaklaşırken fark edilir derecede kerteriz değişmesi görüldüğü durumlarda da çatışma tehlikesi bazen mevcut olabilir. Olayın koşulları elverişli olduğu takdirde

çatışmayı önlemek üzere yapılacak her rota ve /veya hız değişimi gözle diğer bir teknenin çabucak görebileceği kadar büyük olacak ve birbiri ardından yapılacak küçük rota ve hız değişikliklerinden kaçınılacaktır. Diğer bir tekne ile çatışmayı önlemek üzere girişilecek hareket, bu tekneyi emniyetli bir mesafeden geçme ile sonuçlanacak harekettir. Hareketin etkili olup olmadığı diğer tekne tam olarak geçilinceye ve neta oluncaya kadar dikkatle kontrol edilecektir. Çatışmayı önlemek veya durumu değerlendirmek için biraz daha zaman kazanmak üzere, bir tekne gerekiyorsa yürütücü kuvvetlerini durdurarak veya geri çalıştırarak hızını azaltacak veya ilerleyişini durduracaktır.

Pruva Pruvaya Geçiş ve Aykırı Geçiş

35. Kuvvetle yürütülen iki teknenin, çatışma tehlikesi yaratacak şekilde, birbirlerine karşı veya karşı karşıya yakın birer rota ile yaklaşmaları halinde, bu teknelerden her biri, diğerinin iskelesinden geçmek üzere, rotasını sancağa değiştirecektir. Kuvvetle yürütülen iki teknenin çatışma tehlikesi doğuracak şekilde birbirini aykırı olarak geçmeleri halinde, diğer tekneyi sancak tarafından gören tekne, onun yolundan çıkacak, koşullar elverdiği takdirde diğerinin pruvasından geçmekten kaçınacaktır.

Fenerbahçe-Kalamış Koylarında Seyir

36. a) Fenerbahçe-Kalamış koylarında yelkenli teknelerle eğitimler ve yarışlar yapılmaktadır. Bu bölgelerde seyreden yerel deniz trafiğine ait tekneler emniyetli hızla seyredecekler, eğitim ve yarışların yapıldığı zamanlarda bu amaçla düzenlenen parkurlardan geçmeyeceklerdir.
- b) 40°58,5' N 029° 02',0 E noktasından ve Moda Burnunun 1 gomina güneyinden çizilecek 90°-270° hatları arasında kalan alan Kalamış-Fenerbahçe marinaların griş çıkış koridoru olarak kullanılacak olup bu koridorda her iki yönde seyir sürati en fazla 4 knot olacaktır.
- c) Moda Burnu hizasından 180° ye çekilecek ve Laz Burnundan geçen 40°58' N enlemini kesecek hattın doğusunda (içerisinde) kalan alanda motorlu tekneler 4 knotun üzerinde bir hızla seyir yapmayacaklardır.
- d) Deniz otobüsleri ve kıyı boyunca seyreden hiçbir tekne Öreke taşı feneri ile Fenerbahçe Burnu arasındaki kanaldan geçmeyeceklerdir.

MARMARAY Çalışmaları

37. İstanbul Boğazı'nda halihazırda devam etmekte olan MARMARAY Projesi süresince yerel trafiğe dahil tüm tekneler bu bölgede seyir emniyetinin sağlanabilmesine yönelik Liman Başkanlığının önerdiği rotalara, uyarılara ve emniyet tedbirlerine uyacaklardır.

Diğer Gemiler

38. Yaklaşmakta olan bir geminin kaptanının veya serdümenin deneyimli ve her zaman dikkatli olamayabileceği veya gemilerde kullanılan radar ve diğer cihazların her an hatalı bilgiler verebileceği daima göz önünde bulundurulmalıdır. Büyük gemiler ile derin su çekimli gemilerin manevra imkan ve kabiliyetleri sınırlı olması nedeniyle, bu tip gemiler ile emniyet mesafesi daima korunmalı, mümkün olduğunca bu tür gemilerin pruvalarından aykırı geçiş yapılmayacaktır.

Cezalar

39. İstanbul Limanı İdari sınırları içerisinde faaliyet gösteren yerel deniz trafiği kapsamındaki gemiler bu rehberde belirlenen kurallara, ulusal ve uluslararası kurallara ve İGTHM'nin yaptığı uyarılara uymakla yükümlüdürler. Bu uyarılara uymayan gemilere İGTHM tarafından ihlal raporu düzenlenerek Liman Başkanlığına iletilir. Bu gemiler ile Liman Başkanlığı tarafından sözlü ve/veya yazılı uyarılara uymayan gemilere, Liman Başkanı tarafından bir idari tahkikata gerek duymadan idari para cezası verilir ve bu cezalar ilgili kaptan, donatan, işleten veya acentesinden birine tebliğ edilir.

Denizcilere İlanlar ve Duyurular

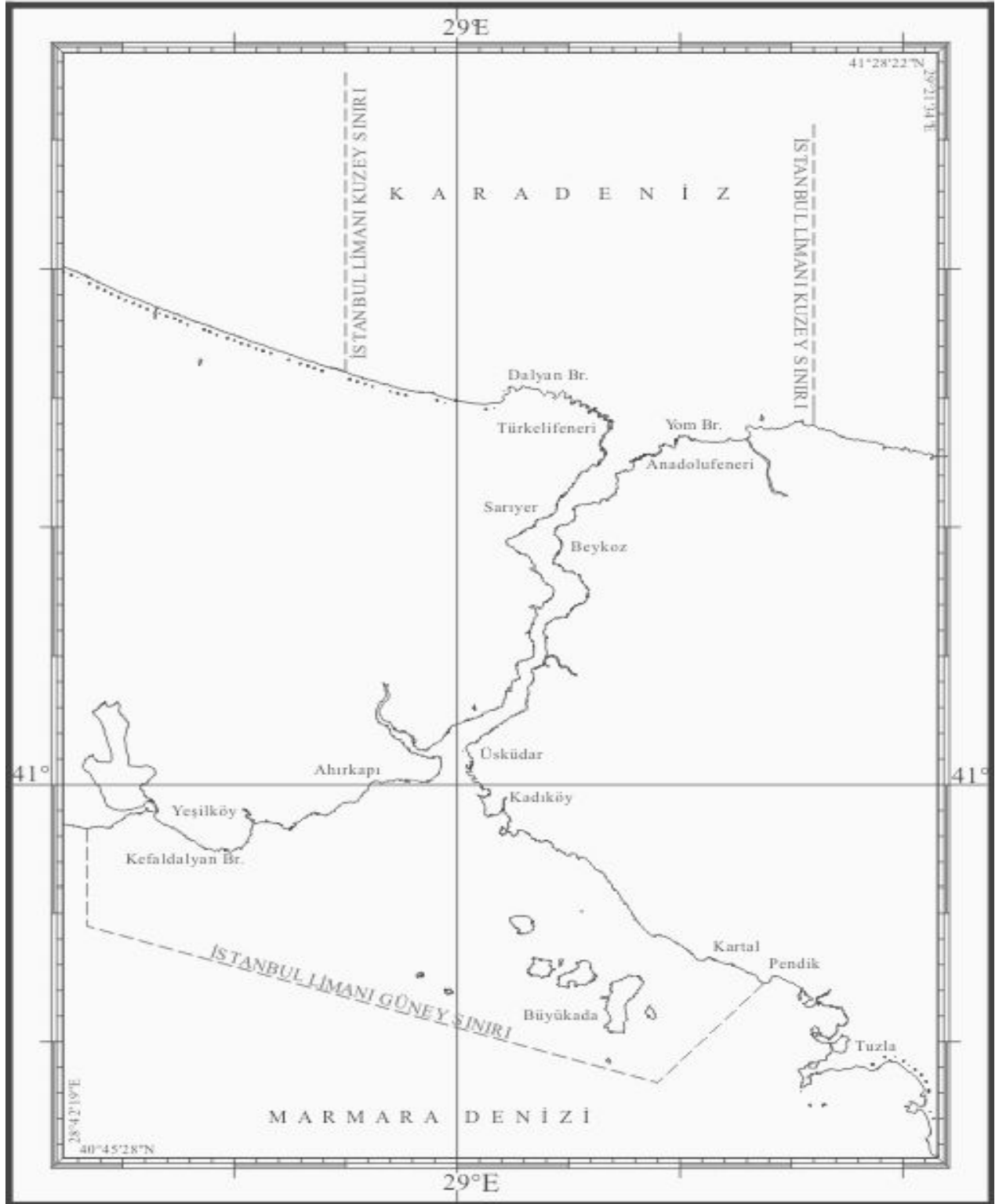
40. Seyir yapılacak bölgeye ait seyir planlaması yapılarak Seyir Haritaları Yayın Katalogundan uygun ölçekli haritalar seçilmelidir. Deniz haritaları ve seyir yardımcısı kitapların (Notik Yayınlar) doğru bilgileri içerdiklerinin kontrolü yapılmalı ve yayınlardaki güncelleştirilmesi daima yapılmalıdır. Bu amaçla, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı (SHOD) tarafından çıkartılan haftalık Denizcilere İlanlar yayını takip edilmelidir.

Bu işlem için gerekli adres ve bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

ADRES : Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı 34805
ÇUBUKLU / İSTANBUL
TEL : 0 216 322 25 80
FAX : 0 216 331 05 25
E-MAIL : info@shodb.gov.tr
İNTERNET : <http://www.shodb.gov.tr>

Ayrıca, fenerler, şamandıralı fenerler, elektronik seyir yardımcıları ile seyre engel teşkil eden olaylar ve hidrografik hususların yer aldığı seyir duyuruları; TRT radyoları, Sahil Telsiz İstasyonları ile NAVTEX istasyonlarından yayınlanmaktadır.

EK-1



EK-2



EK - 3**İSTANBUL BOĞAZI YEREL TRAFİK KAPSAMINDAKİ GEMİLER**

CAN KURTARMA, YANGIN, DENİZ KİRLİLİĞİ ÖNLEME, DÖKÜMAN VE TEÇHİZAT		
Can simidi (2 adedi ışıklı şamandıralı ve el inceli)		Evet
Servis Motoru ^{(1) (2)}		Evet
Can yeleği (ışıklı, düdüklü ve reflektör bantlı)		Evet
Can yeleği çocuk (Toplam Kapasitenin %5)		Evet
Sabit VHF		Evet
Seyyar Yangın Söndürme Cihazı 1x6 kg ⁽³⁾	Makina	Evet
	Kuzine	Evet
	Salon	Evet
Seyyar Yangın Söndürme Cihazı (Kamara başına 1x2 kg)		Evet
Sabit Yangın Söndürme Sistemi (12 kişiden fazla yolcu taşıyanlar)		Evet
Yangın Alarmı		Evet
Yangın Pompası		Evet
Yangın Battaniyesi (Kuzinesi bulunanlar için)		Evet
Denizde Canlı Kalma El Kitabı		Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü		Evet
Radar Reflektör ⁽⁴⁾		Evet
İlk Yardım Seti		Evet
Can Kurtarma Teçhizatı Kullanma Talimatı		Evet
Pis Su Tankı ve Güverte Tahliye Flenci		Evet
Sintine pompası, sintine seviye alarmı		Evet
Puntel ⁽⁵⁾		Evet
SEYİR YARDIMCI TEÇHİZATI		
Seyir Haritası (Seyir yaptığı bölgeye uygun) ⁽¹⁾		Evet
Paralel veya Gönye ⁽¹⁾		Evet
Pergel ⁽¹⁾		Evet
Dürbün ⁽¹⁾		Evet
Pusula ⁽¹⁾		Evet
COLREG'e uygun fener, şekil ve sesli İşaret Aletleri		Evet
Radar (12 ve daha fazla Yolcu taşıyanlar için)		Evet
El İskandili veya Elektrikli iskandil ^{(1) (2)}		Evet
Barometre ^{(1) (2)}		Evet
Termometre ^{(1) (2)}		Evet
Tekne etrafını etkili olarak aydınlatan projektör veya el ışılacağı		Evet

1. Sadece Haliç içi seyir yapan gemilerde zorunlu değildir.

2. 31 metreden küçük liman seferi yapan yolcu gemilerinde zorunlu değildir.

3. Toplam makine gücü 375 kW'dan büyük her gemi 45 kg'lık 1 adet foam, 1 adet 12 kg'lık KKT ve 2 adet 6 kg'lık portatif yangın söndürücü ilave edilecektir.

4. Radar reflektör 195 cm³'ten küçük olmayacaktır.

5. 12 ve daha fazla yolcu taşıyan gemiler denize adam düşmesini önlemek üzere güvertelerini (baş ve kıç taraflar dahil) en az 800 mm yüksekliğinde puntellerle çevreleyecekler ve yolcuların tekneye giriş-çıkış yapacakları yerler bu işe uygun olarak açılır şekilde tasarlanacaktır.