

“Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü” ‘nün Yenilenen Uygulama Talimatıyla 16 milyon İstanbullu Daha mı Rahat?

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın hem Türkiye, hem de Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler bakımından stratejik önemini hepimiz biliyoruz. Karadeniz ülkeleri için ana ticaret güzergâhı olan Türk Boğazları fiziksel özellikleriyle seyir koşulları en zor suyollarından biridir. Fiziksel yapısının yanı sıra özellikle İstanbul Boğazı'nın meteorolojik koşulları, keskin dönüşleri, ters ve güçlü akıntı özelliği, boğazlardan geçiş yapan pek çok gemi kaptanının korkulu rüyasıdır.



Boğazlardan geçiş yapan ticari gemilerin yanı sıra hem Çanakkale hem de İstanbul Boğazı'nda ayrıca yoğun yerel deniz trafiğine ve trafik ayırım düzene riayet etmeyen çok sayıda balıkçı teknesi ve özel deniz araçları da mevcuttur.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü' nün verilerine göre, 2018 yılı içerisinde, 41.103'ü İstanbul Boğazı'ndan 43.999'u ise Çanakkale Boğazı'ndan olmak üzere toplamda 85.102 gemi geçiş yapmıştır.. İstanbul Boğazı'ndan geçen 41.103 adet geminin 23.565 tanesi, Çanakkale Boğazı'ndan geçen 43.999 adet geminin 19.958 adedi kılavuz kaptan hizmeti almıştır.

1936 yılında İstanbul Boğazı'ndan günde 17 gemi geçmekteydi, 2018 yılı verilerine göre ise bu sayı günde ortalama 114 gemi olarak kayıt edilmiştir.

Deniz trafiğinin artması bir yana teknolojinin gelişmesi sonucu gemilerin boyutları büyümüş ve taşınan yüklerinin niteliği değişmiştir. Denizyoluyla taşınan tehlikeli madde miktarı her yıl artmaktadır. Her iki boğazdan geçen gemilerin tiplerine bakıldığında gemilerin yaklaşık %20' si kimyasal yük taşıyan tankerdir. Boyu 200 metreden büyük olan gemilerin toplam geçen gemiler arasındaki oranı ise her iki boğazda da %10 - %15 dolayındadır.

1979 yılında İstanbul semalarını ve İstanbul Boğazı'nı siyaha boyayan “Independenta” isimli tankerin başka bir gemiyle çatışması sonucu meydana gelen patlamayı hatırlayalım. Patlama sonucu yangın 27 günde söndürülebilmüş, gemi mürettebatından 43 kişi hayatını kaybetmiş, deniz canlılarının %96' sı ölmüş, patlama nedeniyle sahildeki yapılarda maddi hasarlar meydana gelmiştir. Kimyasal çıkışın havaya verdiği zararın boyutundan o dönemlerde hiç bahsedilmemiştir. Buna benzer başka bir hadisenin herhangi bir zaman meydana gelmeyeceğini kim garanti edebilir?



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik' te gemi kiralama departmanında stajyer /post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik' te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye' de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Türk boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılması ve düzenli kontrolünün sağlanması amacıyla Türkiye Cumhuriyeti bir dizi önlemleri uygulamaya koymuştur. Bu önlemlerden birisi olan “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı” revize edilmiş ve yeni talimat 01 Eylül 2018 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Hem değişikliğe uğrayan, hem de yeni talimatla ilave edilen maddelerin bazılarında bu yazımızda paylaşmak istedik.

Değişikliğe Uğrayan Maddeler

- * Uğraksız geçiş yapan gemilerin TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik organizasyonu ve/veya olumsuz hava ve deniz şartları nedeniyle demir yerlerinde bekleme süreleri 48 saatten 168 saate çıkarılmıştır. Diğer bir deyişle, gemilerin 168 saate kadar bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmayacaktır. Esasen demir yerini meşgul eden gemilerin demir yerinde bekletilmemesi ve gerçekten geçişi yaklaşmış olanların beklemesi bu alanda gerekli olan gemilerin bekletilmesine özen göstermek uygun olacaktır. Gemileri uzun süre demirlemeye özendirilmemek beklerken karşılaşılabilecek olası riskleri de önlemiş olacaktır.
- * LNG gemilerinin boğazlardan geçişi sadece **gündüz ve kılavuz kaptanlı** olarak yapılacaktır. Bu gemiler geçişlerini çeki gücü / güçleri 60 tondan az olmamak kaydıyla toplam 150 ton olan römorkör / **römorkörler refakatinde** yapacak ve **Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır**.
- * LPG gemilerinde ise tam boyları 150 m. ve üzerindeki Boğaz geçişlerini **gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde** yapacaklar. Eski talimatta tam boy sınırı 200 m. idi.
- * P&I sigortası poliçesi taşıma zorunluluğu tehlikeli yük taşıyan gemilerde 500 GT’ den 300 GT’ ye inmiştir.

İlave edilen maddeler

- * Tam boyu 300 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemilerinin Boğaz geçişleri, komisyon tarafından belirlenen ilave geçiş şartlarının sağlanması kaydıyla, planlanan ilk geçişlerinden (aynı şartları sağlamak kaydıyla) itibaren 1 takvim yılı boyunca

komisyon kurulmadan aynı koşullarda sağlanır. Konteyner ve yolcu gemileri hariç tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler ile **tam boyu 400 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemileri** Boğaz geçişlerinden en az **10 gün önce** ilgili liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olacaksa İstanbul Liman Başkanlığı’na başvurur. Bu gemilerin boğaz geçişleri **idarenin** iznine tabidir.

- * P&I sigorta poliçelerinin varlığı ve poliçenin geçerli olduğunun tespitinden artık **gemi acenteleri** sorumlu olacaktır.
- * İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile tüzükte belirtilen demir alanlarında arıza, karaya oturma / kıyı şeridine temas ve diğer kaza durumlarına ilişkin ilave madde eklenmiştir. Eski uygulama talimatında belirtilen hallerde gemi kaptanlarına arızanın giderilmesi için süre verilirdi. Yeni uygulama talimatında ise ilgili liman başkanlığı tarafından re ‘sen kurtarma hizmeti verileceği ve KEGM’nin su altı sörveyleri dâhil kurtarmaya yönelik tüm tespit ve incelemeler yapacağı öngörülmüştür.
- * Adli ve idari tedbirler kaldırılmadan, idari tahkikat tamamlanmadan, kurtarma bedeli ile çevreye verilen zararlar ödenmeden veya bu konularda teminat vermeden geminin seferine müsaade edilmez.
- * İstanbul Boğazı’nda seyreden gemiler gemi acentesiyle temas kurarken demir yerine inmeden temas kurup trafik düzenini aksatabiliyordu. Bunu önlemek amacıyla ilave bir madde eklenmiştir. Şöyle ki;

Acente İle Buluşma Yerleri;

(1) İstanbul Boğazı’nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acente ile temas kuramazlar. Ancak zorunlu hallerde, TBGTH Merkezinden izin alınarak, kendi trafik ayırım düzenlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan; (a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Ataköy Marina’dan geçen boylamın batısında, (b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu’nu birleştiren çizginin kuzeyinde, acente ile teması kurabilirler.

- * İki geminin birbirini geçmeye çalıştığı hallerde, kaçınma manevrası yapmak zorunda kalan köprü ayağına çarpabilir ve daha büyük bir tehlike yaratabilir. Bu riskler öngörülerek



madde 20 ilave edilmiştir. Şöyle ki;
Köprü Ayakları; (1) Yerel trafik de dâhil olmak üzere köprü ayaklarında;

(a) Gemiler birbirini geçmeyecektir.
(b) Köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşılmayacaktır.

- * İdari Yaptırım maddesi eklenmiştir. Şöyle ki;
Bu Uygulama Talimatına aykırı hareket edenler hakkında ilgili mevzuat uyarınca idari yaptırım uygulanır.
- * Ayrıca SP1 raporu formuna aşağıdaki bölümler ilave edilmiştir.
 - CLC BUNKER 2001 SERTİFİKASI NO/GEÇERLİLİK TARİHİ
 - CLC 92 SERTİFİKASI NO/GEÇERLİLİK TARİHİ
 - GEMİ BATIKLARINI ÇIKARTMA SERTİFİKA NO/GEÇERLİLİK TARİHİ *

Son bölüm "Nairobi Konvansiyonu" 'na tabii olmadığımızdan, doldurulması isteğe bağlı bırakılacaktır.

- * Boğazlardan geçecek gemilerin teknik durumlarına yönelik kontrol listesi olarak ilave bir EK 3 formu eklenmiştir.

Görüş ve Öneriler

Sigorta perspektifinden bakıldığında, değişikliklerin ve ilave maddelerin eklenmesi seyir güvenliğinin artırılması bakımından Lehe gözükmemektedir. Ancak hasar önleme ve risk değerlendirme açısından boğaz trafiğini daha da güvenli hale getirecek birkaç önerimizi paylaşmak isteriz. Kim bilir bir sonraki revizyonda bu öneriler de yerini bulur;

- * Kuzey / Güney trafik dönüşümünü pik saatlerin başında durdurmak.
- * Tehlikeli yük taşıyan gemilerin demirlediği C bölgesinde ve 48 saatten fazla demirde bekleme yapacağı beyan edilen gemiler ile sahipsiz, terkedilmiş veya atıl halde bulunan ya da hacizli gemilerin demirlediği D bölgelerinde iki gemi arasındaki mesafeyi korumak için aşırı hassasiyet göstermek ve transit geçen gemiler ile yerel trafiğin bu bölgelerde daha dikkatli kontrol edilmesi.

* Özellikle İstanbul Boğazı özelinde yerel trafiğin geçiş şartları, trafik ayırım düzenine uyum ve takip mesafesi bakımından kendine has operasyonu olduğunu gözlemliyoruz. Bu nedenle yerel trafiğin ayrı bir operatör tarafından takip edilmesi ve düzenlenmesi VTS' e görüşün kısıtlı olduğu, kuvvetli orkoz akıntısı ve rüzgârın bölgeyi olumsuz etkilediği dönemlerde yerel trafik sisteminin VTS ile koordinasyonun sağlanması.

* Kuzey- Güneyli geçişlerde boğazın görüşünün fiziki yapı nedeniyle göz teması kurulamayan yerlerde (Örneğin; Kandilli Burnu civarı) trafik ayırım düzeni içerisinde seyir yapan gemilere sıkıntı yaratabilmektedir. Özellikle bu noktalar için yerel trafiğin düzenlenmesi.

* Sabah ve akşam iş saatlerinde Beşiktaş-Kızkulesi-Eminönü-Karaköy arası trafik yoğunluğu herhangi bir özensizliği ya da kurala uymamayı tolere edemeyecek durumdadır. Bu saatlerde belirtilen bölgede yerel trafiği denetleyecek ve seyir emniyet bilincini arttıracak eğitimler yapılması.

Umarız yeni düzenlemeler, boğazlarda çok daha emniyetli seferlere vesile olur.

