

**T.C**  
**NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ**

**KIYI ALANLARI YÖNETİMİ VE KIYI**  
**YAPILARINDA ÖRNEK ALAN**  
**TEKİRDAĞ LİMANI**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Özlem KILIÇÖZ**

**ÇORLU MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ**  
**ÇEVRE MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ**

**Danışman: Yrd. Doç. Dr. Füsun EKMEKYAPAR**

**T.C.**  
**NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**KIYI ALANLARI YÖNETİMİ**  
**VE KIYI YAPILARINDA**  
**ÖRNEK ALAN TEKİRDAĞ LİMANI**

**ÖZLEM KILIÇÖZ**

**ÇEVRE MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI**

**DANIŞMAN: YRD. DOÇ. DR. FÜSUN EKMEKYAPAR**

**TEKİRDAĞ-2009**

**Her hakkı saklıdır**

Yrd. Doç. Dr Füsün EKMEKYAPAR danışmanlığında, Özlem KILIÇÖZ tarafından hazırlanan bu çalışma aşağıdaki jüri tarafından Çevre Mühendisliği Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Juri Başkanı : .....

*İmza :*

Üye : .....

*İmza :*

Üye : .....

*İmza :*

Üye : .....

*İmza :*

Üye : .....

*İmza :*

Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulunun ..... tarih ve ..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof.Dr. Orhan DAĞLIOĞLU  
**Enstitü Müdürü**

## ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

### KIYI ALANLARI YÖNETİMİ ve KIYI YAPILARINDA ÖRNEK ALAN TEKİRDAĞ LİMANI

ÖZLEM KILIÇÖZ

Namık Kemal Üniversitesi  
Fen Bilimleri Enstitüsü  
Çevre Mühendisliği Anabilim Dalı

Danışman : Yrd.Doç. Dr. FÜSUN EKMEKYAPAR

Kıyı alanları, sahip oldukları doğal özelliklerinden dolayı her zaman insanların yoğun ilgisini çekmektedir. Kıyılarımız kentleşme, sanayileşme, turizm, ticaret, doğal kaynaklar, atık boşaltım, gıda gibi alanların gelişmesinden kaynaklanan yapılaşma ve çevre sorunları ile karşı karşıyadır. Kıyılardaki çarpık yapılaşma ve bozulma süreci ile ülke ekonomik politikaları ve yasal düzenlemeler arasında paralellik bulunmamaktadır. Getirilen yasal düzenlemeler ile kıyı bölgelerindeki orman ve tarım arazilerinin azalmasına, yaratılan yasal boşluklarla da kıyılardaki betonlaşmaya ortam hazırlanmıştır. Bu anlamda kıyılarımızı korumak adına kıyı alanlarının düzenlenmesi yapılmalı ve kıyılarımızın gelecek nesillere bugünkü güzellikleri ve değerleri ile bozulmadan hatta geliştirilerek aktarılması gerekmektedir.

Bu çalışmada öncelikle kıyı alanları yönetimi geniş kapsamlı olarak incelenmiş, daha sonra kıyı bölgelerimizdeki ekonomik hareketliliğin önemli unsurlarından olan liman konusu araştırılmıştır. Örnek alan olarak Tekirdağ Limanı seçilmiştir.

Araştırma sırasında Tekirdağ Limanı İdaresi'nde yetkili kişilerle görüşüldü ve Tekirdağ Limanı içerisindeki bütün faaliyetler gözlemlendi. Yapılan incelemeler de liman da gerçekleştirilen faaliyetler sonucunda meydana gelen çevresel etkiler ve bu etkilerin giderilmesi amacıyla alınan önlemler tespit edildi.

Bütün bu sorunlar değerlendirilerek çözümler önerildi ve bundan sonraki çalışmalar bu öneriler kapsamında yapılırsa kıyı alanları ve limanların gelecekteki durumlarının daha iyi olacağına dikkat çekildi.

**Anahtar kelimeler:** Kıyı, Kıyı Alanları, Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi

2009 , 130 sayfa

## ABSTRACT

Post Graduate Thesis  
COASTAL ZONE MANAGEMENT  
and THE SAMPLE AREA OF COASTAL STRUCTURES  
TEKİRDAĞ PORT

ÖZLEM KILIÇÖZ

Namık Kemal University  
Institute of Science  
Department of Environmental Engineering

Supervisor : Assistant Professor Doctor FÜSUN EKMEKYAPAR

Coastal zones draw great interest of people for the natural characteristics they have. Our coasts face the housing and environmental problems which arise from the development of the fields as urbanisation, industrialization, tourism, business, natural resources, discharge and food. The non-planned urbanization on the coasts and the process of impairment do not show parallelism with country's economic policies and legal regulations. While the legal regulations pave the way for the decrease of forest and agricultural lands, the legal gaps also make the concrete available on the coasts. At this point to protect our coasts the arrangement of the coastal zone must be done and our coasts must be passed down to the next generations without losing their beauties and values, on the contrary they should be improved.

In this study coastal zone management was analysed broad in scope, then the subject of port which is one of the important elements of economic mobility of our coastal areas was analysed. Tekirdağ Port was chosen as an example.

During the research the authorized people in the Tekirdağ Port Administration was spoken to and all the activities in the Tekirdağ Port was observed. In the researches; the environmental effects which were caused by the port activities and the precautions which were taken to recover these effects were determined.

The solutions were offered by evaluating the problems and it was pointed out that if the future studies are carried out in the scope of these suggestions; the future situations of coastal zones and ports will be better.

**Key Words:** Coast, Coastal Zones, Integrated Coastal Zone Management

2009 , 130 page

## ÖNSÖZ

Yüksek Lisans, tez çalışmam boyunca sahip olduğu tecrübe, bilgi ve desteği benden esirgemeyen tez danışmanım Yrd.Doç. Dr. Füsun Ekmekyapar'a teşekkürlerimi sunuyorum.

Bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan Sayın Erhan Doğan ve Sayın Erdeniz Bakarlar'a ayrıca teşekkürlerimi sunuyorum.

Tez çalışmalarım sırasında ihtiyacım olduğunda beni yalnız bırakmayan ve anlayış gösteren tüm dostlarıma ve bu süreçte sabrı ve sevgisiyle her türlü desteğini arkamda hissettiğim eşim Taylan Kılıçöz'e, tüm kalbimle teşekkür ediyorum.

Hayatımın her anında bana destek olan aileme, tez çalışmalarım sırasında göstermiş oldukları sabır ve anlayış için minnetlerimi sunuyor, bu tezi onlara ithaf ediyorum.

## SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

BKAY	: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
C.B.S	: Coğrafi Bilgi Sistemi
CITES	: Nesli Tehlikede Olan Yabani Hayvan ve Bitki Türlerinin Uluslararası Ticaretine İlişkin Sözleşme
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme
DKB	: Deniz Kültür Balıkçılığı
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
KAY	: Kıyı Alanları Yönetimi
KKÇ	: Kıyı Kenar Çizgisi
MARPOL	: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi
NOAA	: ABD Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi
STK	: Sivil Toplum Kuruluşları
STÖ	: Sivil Toplum Örgütü
OECD	: Avrupa Birliği İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
OPRC	: Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine İlişkin Sözleşme
TÜGEM	: Tarımsal Üretim ve Geliştirme Genel Müdürlüğü

## İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
ÖNSÖZ.....	iii
SİMGELER DİZİNİ.....	iv
İÇİNDEKİLER.....	v
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	viii
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	ix
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
<b>2. KAYNAK ÖZETLERİ.....</b>	<b>4</b>
2.1 Kıyı ve Kıyı Mekanı Kavramlarının Tanımları.....	4
2.2 Kıyı Alt Bölümlerinin Tanımları.....	5
2.3 Kıyı Alanları ve Kıyı Alanları Yönetimi.....	9
2.3.1 Kıyı Alanları Yönetim Süreci.....	10
2.3.2 Bütünleşim.....	14
2.4 BKAY'nin Aşamaları.....	15
2.4.1 Başlangıç.....	16
2.4.1.1 Halkın Katılımının Gerekliliği.....	16
2.4.2 Planlama.....	17
2.4.3 Uygulama (Gerçekleştirme).....	18
2.4.4 İzleme ve Değerlendirme.....	19
2.4.5 Yöntemler, Araçlar ve Teknikler.....	20
2.5 Kıyı Bölgelerinde Sürdürülebilir Gelişme.....	22
2.6 Dünya'da Kıyı Alanları Yönetimi.....	24
2.6.1 Fransa'da Kıyı Alanları Yönetimi.....	25
2.6.2 İspanya'da Kıyı Alanları Yönetimi.....	26
2.6.3 İtalya'da Kıyı Alanları Yönetimi.....	27
2.7 Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi.....	27



2.8 Kıyıların Kullanımı.....	36
2.8.1 Kentsel Yerleşim.....	40
2.8.2 Endüstriyel Yerleşim.....	40
2.8.3 Kara Taşımacılığı.....	41
2.8.4 Deniz Balıkçılığı ve Kültür Balıkçılığı.....	41
2.8.5 Kıyılarda Ormancılık, Petrol ve Madencilik.....	42
2.8.6 Sulak Alanlar ve Tarım.....	43
2.8.7 Turizm, Rekreasyon ve İkinci Konutlar.....	44
2.8.8 İnsan Kullanımının Etkileri.....	45
2.8.9 Kıyılardaki Tehlikeler ve İklim Değişikliği.....	46
2.8.10 Liman ve Deniz Taşımacılığı.....	47
<b>3. MATERYAL VE YÖNTEM.....</b>	<b>52</b>
3.1 Tekirdağ İli ve Akport Tekirdağ Limanı.....	52
3.2 Tekirdağ İli .....	52
3.2.1 Tarihçe.....	52
3.2.2 Jeolojik Yapı.....	53
3.2.3 Deprem Durumu ve Tektonik.....	53
3.2.4 Kıyı Şekilleri.....	54
3.2.5 Marmara Denizi.....	54
3.2.6 İklim.....	55
3.2.7 Sıcaklık.....	55
3.2.8 Basınç ve Rüzgarlar.....	56
3.2.9 Nem.....	56
3.2.10 Bulutluluk.....	57
3.2.10 Yağış.....	57
<b>4. BULGULAR.....</b>	<b>58</b>
4.1 Akport Tekirdağ Limanı.....	58
4.1.1 Tarihçe.....	58
4.1.2 Akport Tekirdağ Limanının İşletilmesi.....	58
4.1.3 Akport Tekirdağ Liman Hizmetleri .....	59
4.1.4 Akport Tekirdağ Limanı Atıksu Kaynakları Miktar ve Özellikleri.....	60
4.1.5 Akport Tekirdağ Limanı Atık Kabul Tesisi ile İlgili Bilgiler.....	61

4.1.6 Akport Tekirdağ Limanı Katı Atıkları.....	63
4.1.7 Atıkların Gemilerden Depolanması.....	75
4.1.8 Akport Tekirdağ Limanı Hava Kirleticileri.....	75
4.1.9 Akport Tekirdağ Limanı'nda Gürültü Kirliliği.....	76
<b>5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>77</b>
<b>6. KAYNAKLAR.....</b>	<b>81</b>
<b>EKLER</b>	
EK 1.....	85
EK 2.....	94
EK 3.....	115
EK 4.....	122
EK 5.....	123
EK 6.....	125
EK 7.....	127
EK 8.....	128
EK 9.....	129
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>130</b>

## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1 Kıyı Çizgisi, Ön Kıyı ve Ard Kıyı.....	7
Şekil 2.2 Kıyı Yasasına Göre Kıyı ve Alt Gruplarını Gösteren Kroki.....	8
Şekil 2.3 Kıyı Sistemini Oluşturan Unsurlar.....	11
Şekil 2.4 Kıyı Alt Sistemleri.....	13
Şekil 3.1 2008 yılı sintine miktarının aylara göre dağılımı .....	70
Şekil 3.2 2008 yılı slaç miktarının aylara göre dağılımı.....	71
Şekil 3.3 2008 yılı katı atık miktarının aylara göre dağılımı.....	72
Şekil 3.4 2009 yılı sintine miktarının aylara göre dağılımı.....	73
Şekil 3.5 2009 yılı slaç miktarının aylara göre dağılımı.....	74
Şekil 3.6 2009 yılı katı atık miktarının aylara göre dağılımı.....	74

## ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 1.1 Türkiye'nin Kıyı Uzunluğu.....	1
Çizelge 1.2 Türkiye'nin Kıyı Tesisleri.....	3
Çizelge 2.1 BKAY'nin Aşamaları.....	16
Çizelge 2.2 Türk Hukuk Tarihinde Kıyı Kanununa İlişkin Kronolojik Yapı.....	29
Çizelge 2.3 Kıyı Alanı Yönetimi ile İlgili Yasal Çerçeve.....	35
Çizelge 2.4 Kıyılardaki Sektörel Kaynaklar ve Kullanımlar.....	37
Çizelge 2.5 Türkiye'de Faaliyet Gösteren Çiftliklerin İllere Göre Dağılımı ve Yıllık Üretim Kapasiteleri.....	42
Çizelge 3.1 Gemilere Ait Özellikler.....	60
Çizelge 3.2 Gemilerdeki max. Atık Türleri ve Miktarları.....	62
Çizelge 3.3 Gemilerden Alınacak Max. Sintine Suyu Miktarı/gün.....	62
Çizelge 3.4 Gemilerden Alınacak Max. Çöp Miktarları/gün.....	62
Çizelge 3.5 Gemilerden Alınacak Max. Pis Su Miktarları/gün.....	63
Çizelge 3.6 Gemilerden Alınacak Max. Slač Miktarları/gün.....	63
Çizelge 3.7 Akport Tekirdağ Limanı Katı-Sıvı Atık Envanteri.....	65
Çizelge 3.8 2008 yılı katı ve sıvı atık miktarının aylara göre dağılımı.....	70
Çizelge 3.8 2009 yılı katı ve sıvı atık miktarının aylara göre dağılımı.....	72

## 1. GİRİŞ

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin 8333 kilometreyi aşan kıyısı bulunmaktadır. Çizelge 1.1’de Türkiye’nin kıyı uzunluğunun bölgelere göre dağılımı gösterilmektedir. Bu kıyı alanları üzerinde Karadeniz, Marmara, Ege Denizi ve Akdeniz Bölgeleri ile çevrili olarak büyüklü küçüklü yüzlerce yer bulunmaktadır. Bunun yanı sıra göl ve nehirlerde de kara ile suyun birleştiği yerleri kıyı olarak adlandırırsak yurdumuzun iç kesimlerindeki bir çok yerleşme de kıyı yerleşimi niteliği kazanabilmektedir. Türkiye nüfusunun yaklaşık üçte birinin deniz kıyısı niteliği taşıyan yerleşimlerde ikamet ettiği göz önüne alınırsa kıyı alanlarının ülkemiz açısından önemi ortaya çıkmaktadır (Doğan ve Erginöz 1997).

Çizelge 1.1 Türkiye’nin kıyı uzunluğu (Akkaya 2004)

BÖLGE	KIYI SINIRI	UZUNLUK / KM
Karadeniz kıyısı	Bulgaristan Sınırı-Rumeli Feneri	177
	Anadolu Feneri-BDT Sınırı	1.518
İstanbul Boğazı	Kız Kulesi-Anadolu Feneri	35
	Sarayburnu-Rumeli Feneri	55
Marmara Kıyısı	Çardak Feneri-Kızkulesi	663
	Çankaya Burnu-Sarayburnu	264
Ege Kıyısı	Dalaman Nehri-Kumkale Burnu	2.593
	Kale Burnu-Çankaya Burnu	78
Akdeniz Kıyısı	Suriye Sınırı- Dalaman Nehri	1.577
Adalar Kıyısı	Marmara Adaları Kıyısı	252
	Karadeniz Adaları Kıyısı	6
	Akdeniz Adaları Kıyısı	130
	Ege Adaları Kıyısı	679
TOPLAM	Türkiye Ulusal Kıyı Uzunluğu	8.333

Nüfus artışı ve teknolojik gelişmeler sonucu kıyılardaki kullanımlar artmış ve kıyı kaynakları her geçen gün daha çok sömürülür hale gelmiştir. Artan talebi karşılayabilmek için

yeni alanlar yerleşime açılmakta, turizm ve rekreasyon faaliyetleri için daha fazla alan ayrılmakta, kısaca kıyı kaynakları taşıma kapasitesinin çok üstündeki oranlarda kullanılmaktadır. Ayrıca denizle karanın bu etkileşimi sağladığı geniş kullanım olanaklarının yanı sıra atık maddelerden kurtulmak için mükemmel alanlar olarak görülmektedir. Kıyıların bu derece yoğun kullanılması kullanımlar arasında çatışmalar yaratmakta; bir yandan kaynakların hızla tüketilmesine yol açarken diğer yandan geri dönülmesi zor değişimlere ve çevre kirliliğine yol açmaktadır ( Bozkırlı 2006 ).

Ekolojik yönden son derece hassas ve ekonomik açıdan çok değerli olan kıyı bölgeleri geri dönüşü mümkün olmayan kirlenmelerden ve zararlardan korunamadığı taktirde önemli bir istihdam alanı olan turizm, insanlara gerektiği kadar iş alanı sunamayacaktır. Sanayi faaliyetlerini ayakta tutan ve onlara süreklilik kazandıran doğal kaynaklar bir yönetim planı hazırlanmadığından tükenmeye mahkum olacaktır (Dünder 1995). Bu nedenle, insan aktivitelerinin yoğun bir şekilde yaşandığı kıyı alanlarımızın akılcı bir yolla geliştirilmesi ve korunması gerekmektedir. Buradan hareketle, deniz, göl ve akarsu kıyılarının tabii özelliklerinin korunarak rasyonel bir şekilde kullanılabilmesi için, öncelikle sağlıklı planlama çalışmalarının yapılması ve bu planlara uyulmasının sağlanması gerekmektedir. Bu çalışmaların, kıyı alanlarındaki farklı paydaşların kıyısız kaynakların yönetimi ile ilgili görüşlerinin uzlaştırılmasında bir araç olan Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) dahilinde yürütülmesi sağlanmalıdır (Bahar 2007).

Ülkemizde kıyıları ilgilendiren konular geniş kapsamlı bir düzenleme yerine birden çok yasada yer almakta ve kıyı yönetimine ilişkin özel bir kurumsal yapı bulunmamaktadır. Türkiye'nin gerçekleştirmek zorunda olduğu hedef bir bütün olarak tüm kıyı bölgeleri için kapsamlı tutarlı kuramsal ve düzenleyici çerçeve geliştirmek olduğunu belirten Önal ve ark. (1997) bunun için kıyı bölgesinin çeşitli merkezi hükümet kuruluşu ile il ve belediye düzeyindeki yerel kuruluşlara, üniversitelere ve sivil toplum kuruluşlarına görev ve sorumluluklar vererek mevcut sistemde yeni düzenlemeler yapmanın gerekliliğinden bahsetmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin kıyı alanlarında 300'ün üzerinde kıyı tesisi bulunmakta olup, bunlar yapı şekillerine ve fonksiyonlarına göre; liman, iskele, yat limanı, balıkçı barınağı, tersane ve çekek yerleri şeklindedir. Çizelge 1.2'de Türkiye'deki kıyı tesisi türleri, sayıları ve işletici kuruluşları verilmiştir. Ayrıca, bu tesislerin dışında ham petrol, madeni yağ, akaryakıt vb. sıvı maddelerin elleçlenmesine yönelik olarak boru hattı ve samandıralı sistemle çalışan tesislerde bulunmaktadır (Aşan 2004).

Çizelge 1.2 Türkiye'nin kıyı tesisleri (Aşan 2004)

Kıyı Tesis Türü	Sayısı	İşletici Kuruluş
Liman ve İskele	7	Türkiye Denizcilik İşt.A.Ş
Liman	7	Devlet Demir Yolları İşl.
Liman	2	Tüpraş
Liman	2	Türk Demir-Çelik İşl.
Liman	2	Türk Taş Kömürü İşl.
Liman	2	Botaş
Liman ve İskele	20	Diğer Kamu Kurumları
Liman ve İskele	50	Belediye ve Özel İdareler
Liman ve İskele	66	Özel Sektör
Yat Limanı	16	Belediye ve Özel İdareler
Balıkçı Barınağı	128	Kooperatifler,Belediyeler ve Özel İdareler

Kıyı bölgelerimizdeki ekonomik hareketliliğin önemli unsurlarından olan limanlar, deniz ticaretinin en önemli alt yapısını oluşturmaktadır. Deniz ticaretinde ve gemi boyutlarındaki artışa paralel olarak limanların gördükleri fonksiyonlarda çok çeşitlenmiştir. Bu çeşitlilik içerisinde bulunan ticari limanlar, bugün dünya ticaretinin önemli bir parçasını ve elemanını oluştururlar. Dünya üzerindeki mal değişiminin büyük çoğunluğu bu limanlar yolu ile olmaktadır (Köseoğlu 1997).

Bu çalışmanın amacı, ülkemizdeki kıyı yapılarının incelenmesiyle bu yapıların kullanımından kaynaklanan çevresel sorunların tespit edilip çözüm önerilerinin aranmasıdır. Bu kapsamda mevcut yasal düzenlemeler ile dünyadaki örnekler detaylı bir şekilde araştırılmıştır. Ayrıca, kıyı alanları yönetimi incelenerek bu kavram içerisinde önemli bir yeri olan kıyı yapılarından liman kavramı üzerinde çalışılmıştır. Örnek alan olarak da Tekirdağ Limanı seçilmiştir. Tekirdağ Limanının çevresel etkileri araştırılıp tespit edilen olumsuzluklara çözüm önerileri sunmak amaçlanmıştır.

## 2. KAYNAK ÖZETLERİ

### 2.1. Kıyı ve Kıyı Mekanı Kavramlarının Tanımları

Kıyı, günlük dilde deniz, göl, akarsu vb. gibi her türlü doğal ve yapay su kütlesini çevreleyen toprak şeridi olarak tanımlanmaktadır. Bu basit tanımdan da anlaşılacağı üzere kıyı, su kütlesini çevreleyen ve onun boyunca uzanan kara parçasıdır (Doğan ve ark 2005). Kıyının farklı akademik çevrelerce yapılan tanımına değinecek olursak;

#### a) Jeomorfolojik Olarak Kıyı Kavramı:

Kıyının neresi olup olmadığı konusunun kavramsal analizi kapsamlı olarak jeomorfoloji bilimi tarafından yapılmıştır. Jeomorfoloji bilimine göre kıyı sadece kara ile su arasındaki sınırsal çizgi değil, genişliği meteorolojik olaylara göre sürekli değişiklik gösteren alandır. Jeomorfolojılara göre kıyı, meteorolojik olaylara göre değişime konu olan bir çizgi, yer yer değişebilen bir şerit, iç ve dış etkenler nedeniyle de sürekli değişen karanın denizde son bulunduğu yatay yönde gelişmiş belirli bir genişliği olan karasal alandır.

#### b) Coğrafik Olarak Kıyı Kavramı:

Denizi sınırlayan toprak parçası kıyı alanı olarak tanımlanmaktadır. Coğrafi terim olarak kıyı suyun biriktirme, aşındırma ve yığma suretiyle oluşturduğu yüzeysel biçim olup bir yeryüzü şekli olarak tanımlanmaktadır.

#### c) Çevreciler İçin Kıyı Kavramı:

Ekoloji açısından deniz çevresi ve kıyı özel olarak korunması gereken alanlardır. Çevre bilimciler göre kıyı denizel ortam ile karasal ortam arasındaki etkileşimin nitelik ve yoğunluğunu kontrol eden bir alandır. Bu bölgedeki kaynakların doğal yapılarının ve ekolojik değerlerinin korunarak sürdürülebilirliğinin devamı son derece önemlidir (Doğan ve Erginöz 1997).

#### d) Ekonomi Bilimi ve Kıyı Kavramı:

Ülke ekonomisi açısından kıyıları büyük önem taşımaktadır. Miktarı sınırlı ve üretilemeyen doğal kaynaklar ve özellikle kıyıların kullanımında bu bölgedeki toprak sahiplerinin ekonomik çıkarı ile toplum çıkarı arasında bir yasal denge kurulmalıdır (Doğan ve ark 2005).

#### e) Hukuk Bilimi ve Kıyı Kavramı:

Doğal bir yeryüzü biçimi olarak kıyı; jeomorfoloji, coğrafya, ekoloji vb. bilimlerin konusu olduğu kadar zaman içerisinde kazanmış olduğu sosyo-ekonomik önemle birlikte hukuk sistemi tarafından kendisine bir takım hukuki sonuçların bağlandığı bir sistem haline



gelmiştir. 1972 yılına kadar Türk Hukuk sisteminde kıyıya ait özel bir hukuki düzenlemeye rastlanmamaktadır. 1982 Anayasal sisteminde kıyidan hukuk tekniği olarak söz edilmiş ve buna bağlı olarak 3086, 3621, 3830 sayılı Kıyı Kanunları ile farklı farklı tanımlanmıştır (Ek 1, Ek 2).

Kıyı; deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen, doğal olarak uzunlamasına ve derinlemesine iki boyutu içeren kara parçası, deniz ve göllerde taşkın durumları dışında suların kara yönünde en çok ilerlediği anda belirlediği kıyı çizgisi ile bu çizginin devamında kıyı hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, taşlık, kayalık, sazlık, bataklık kesimlerin kara yönünde doğal sınır çizgisi arasında kalan alandır (Doğan ve ark 2005).

Kıyı mekanı, taşıdıkları özellikleri ve yükledikleri görevlerinden dolayı, tükenebilir ve bozulabilir olmaları nedeni ile bir ikilem oluştururlar. Deniz hareketleri ile karanın yapısının zaman içinde karşılıklı etkileşimleri kıyının yapısını, karanın toprak yapısını, eğim ve yüksekliklerini, özel iklim koşullarını, bitki ve hayvan dokusunu, kıyı yerleşimlerini ve üzerindeki insan eylemlerinin hepsini etkiler ve değiştirebilir. Ekolojik veriler ile yapılan yaklaşımda ise kıyı mekanının ekolojik bir zincir oluşturması tanımlanmasına yer verilmektedir. Kıyı görsel bir mekan olarak ele alındığında ise denizde ufuk çizgisine, karada silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütündür. Doğal kıyı farklılıklarının her kıyı mekanına verdiği farklı özellikler ile kıyı mekanı bir çok sektör tarafından cazip konuma gelmektedir. Kıyı mekanının sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı ile düzenlenmesi, her kıyı mekanının kendi özelliklerinin ön plana çıkarılarak koruma kullanma dengesi içinde kullanılmasını gerektirmektedir (Bağcı 2007).

## **2.2 Kıyı Alt Bölümlerinin Tanımları**

Kıyı Çizgisi: Deniz, göl ve akarsularda, suyun taşkın durumları dışında, suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir. Tabii ve suni göllerde Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğüne belirlenen maksimum su kotu kıyı çizgisini belirler. Kıyı yasasına göre kıyı ve kıyı alt gruplarını gösteren kroki Şekil 2.2’de verilmiştir.

Kıyı Kenar Çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların, alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonra kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık ve benzeri

alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren yerlerde ise şev yada falezin üst sınırıdır.

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

Dar-Yüksek Kıyı: Plaj yada abrozyon platformu olmayan veya çok dar olan şev yada falezle son bulan kıyılardır. Karadeniz kıyıları bu çeşit kıyılara örnek teşkil eder.

Alçak-Basık Kıyı : Kıyı çizgisinden sonrada devam eden kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu, lagün gölü, lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılardır. Ülkemizdeki bir çok kıyı alçak-basık kıyı niteliğindedir.

Sahil Şeridi : Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır.

Sahil şeridinin birinci bölümü; KKÇ' den itibaren kara yönünde 50 metre genişliğindeki alan olup, sadece açık alanlar, yeşil alan, gezinti alanları, çocuk bahçesi ve rekreatif kullanımlar ve yaya yolu olarak kullanılabilir alanlardır.

Sahil şeridinin ikinci bölümü; sahil şeridinin birinci bölümünden itibaren, kara yönünde en az 50 metre genişliğindeki alan olup, toplumun yararlanmasına açık, günü birlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık oto parklar ve arıtma tesislerinin yapılacağı alanlardır.

Dolgu Alanı : Denizel ortam, tabii ve suni göllerde daha uygun alternatif alanın bulunmaması ve kıyı alanının yetersizliği nedeniyle konuda belirtilen yasal ve idari prosedüre uygun olarak kamu yararı amaçlı kullanılan alanlardır.

Kıyı Şeridi : Deniz veya göl sularının en alçak oldukları zaman çekildikleri sınır falezlerin arasında kalan şerittir.

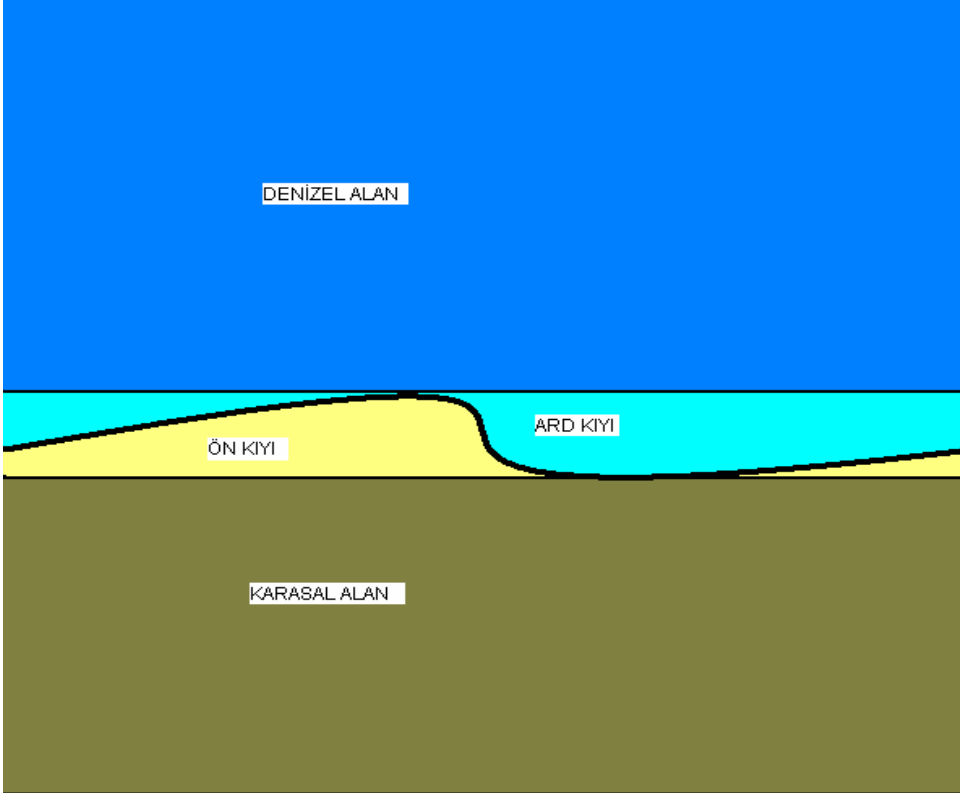
Ard Kıyı : Herhangi bir anda kıyı çizgisi ile suların en çok ilerlediği sınır arasındaki şerittir.

Ön Kıyı : Kıyı çizgisi ile suların en çok çekildiği sınır arasındaki şerittir. Ön kıyı ve Ard kıyı Şekil 2.1'de gösterildiği gibidir.

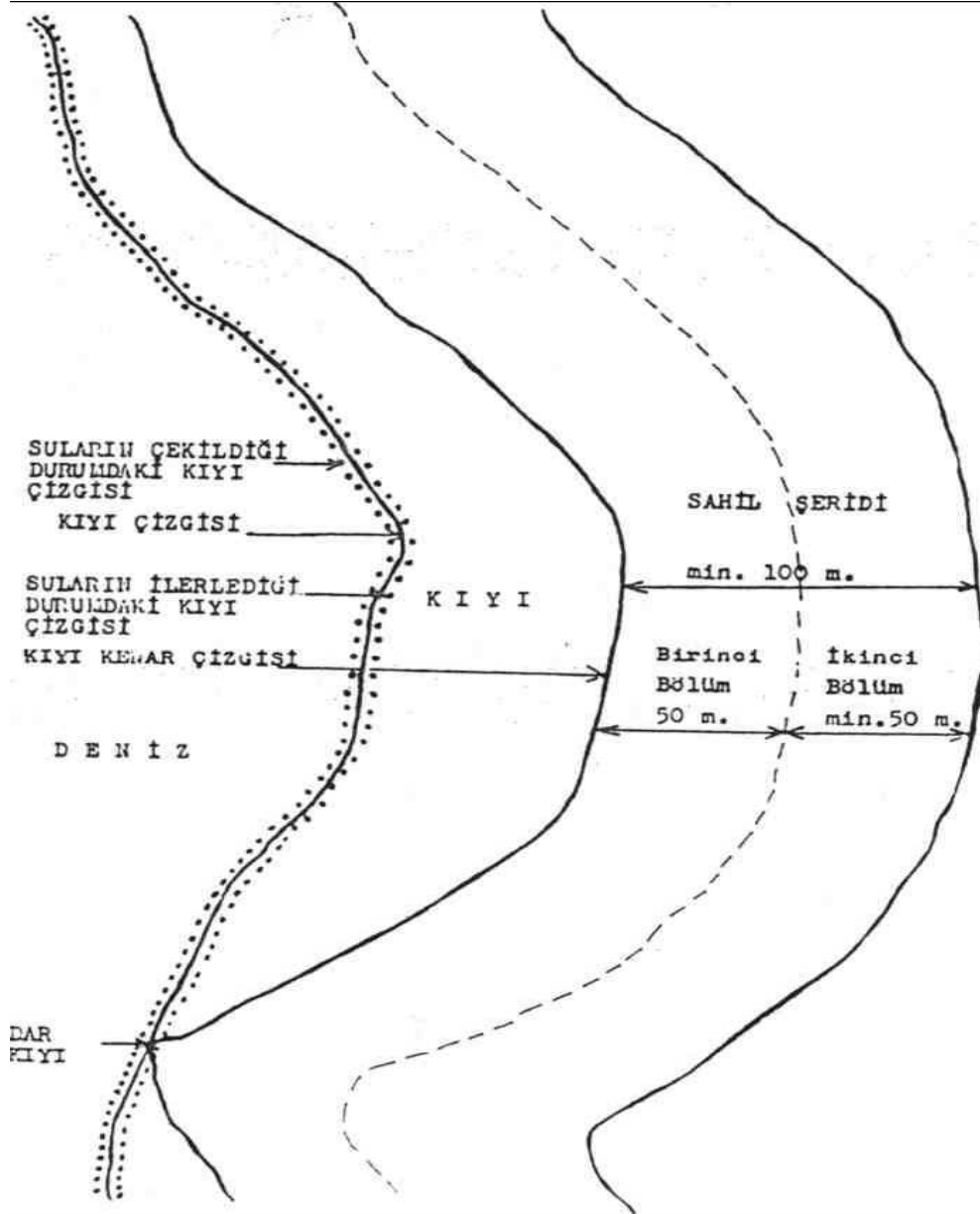
Açık Kıyı : Ön kıyının dış sınırından, açıklara doğru uzanan sığ ve genişliği değişik bölgelerdir.

Kıta Sahanlılığı : Ön kıyının dış sınırından, yaklaşık 200 metre derinlikte su altı zemini eğim ve kırılma noktasına kadar uzanan az eğimli bölgedir.

Akarsu Yatağı : Yılın bir mevsiminde kuruyan akarsularda iki yandaki kıyı kenar çizgileri arasındaki kumluk, çakıllık, kayalık, çalılık alanlarıdır. Akarsu yatakları uygulamada deniz kıyıları ile eşdeğer sayılır ( Doğan ve Erginöz, 1997).



Şekil 2.1 Kıyı çizgisi, ön kıyı ve ard kıyı (Kıran 2008)



Şekil 2.2 Kıyı yasasına göre kıyı ve alt gruplarını gösteren kroki (Doğan ve ark 2005)

### 2.3 Kıyı Alanları ve Kıyı Alanları Yönetimi

Kıyı alanı, deniz ve kara ekosistemlerinin buluştuğu ve her iki sistemin birbirini etkilediği kadar birbirlerinden de etkilenen, bu yüzden çok zengin bir yaşam ortamı oluşturan coğrafi bir bölgedir.

Erginöz (1998)'e göre kıyı; oşinografik olarak dinamik bir yapıdır. Bir çok deniz canlısı için önemli bir beslenme ortamı sunan, üretkenliği oldukça yüksek ve biyo çeşitlilik gösteren ekosistemdir.

Kıyı; deniz ile kara arasındaki bağlantıyı gösteren bölge olarak tanımlandığından, kıyı alanları; karasal bölgelerin kullanımı ile denizel süreçlerin karşılıklı etkileşiminin var olduğu alanlardır. Bu kıyısal alanlar,

- Hem kara hem deniz bileşenlerini,
- Karanın deniz, denizin kara üzerindeki etkilerinin derecesinin hesaplanması ile ortaya çıkan kara ve deniz sınırlarını içermekte,
- Üniorm bir derinlik, genişlik ve yüksekliği bulunmaktadır (Kay ve Adler 2000).

Kara ile deniz ara kesitinin veya ulusal yetki alanının sınırlarının tanımlanması pratikte oldukça zordur. Bu tanımlama, kıyıdaki coğrafi koşullar sonucunda oluşan sorunlara bağlı olarak yapılmaktadır. Kıyı alanlarının sınırlarını belirlemenin dört yolu mevcuttur. Bunlar;

- Değişmez alanların tanımlanması
- Değişken alanların tanımlanması
- Kullanıma bağlı tanımlama
- Karışık tanımlama şeklindedir.

Değişmez alanlar, kıyıdan belli bir mesafeye kadar olan alanlardır. Bu mesafe, kara ile deniz arasında yapılan bir takım ölçümler sonucunda hesaplanmaktadır. Hesaplama sonucunda belirlenen alan, kıyı alanlarının idari kanunlara göre belirlenmiş deniz ve kara bileşenlerinin tanımlarını oluşturmaktadır.

Değişken alanlar, kıyıya ait bazı büyüklüklerin dikkate alınmasıyla ortaya çıkan mesafelerin sınırlarıdır. Bu sınırlar, çeşitli değişkenlere bağlı olarak kıyı boyunca değişmektedir.

- Fiziksel özellikler; örneğin kumulların kara tarafındaki sınırları,
- Biyolojik özellikler; kıyıdaki bitki gruplarının kara tarafındaki sınırları,

- İdari sınırlar; okyanusa kıyısı olan bölgelerdeki yerel yönetimlerin belirlediği sınırlar.

Kullanıma bağlı tanımlama; belirli sorunların çözümünde avantaj sağlamaktadır. Bu amaçla, bir bölgede farklı kıyı yönetimi sorunlarını belirlemek için birden çok kıyı alanı tanımı yapılmasından kaçınılması gerekmektedir. Tek bir kullanım alanına ait kıyı tanımı, sadece sektörel yönetim sistemlerinin sürdürülmesini sağlamakta ve bütünlük yönetim bakış açısını daraltmaktadır.

Karışık tanımlama; kıyı alanlarının kıyı sınırları ile deniz sınırlarına ait tanımlamaların birleştirilmesi ile elde edilmektedir. Bu tanımlama, devletlerin kıyı üzerindeki yetki alanlarının sınırları ile bağlantılı olmaktadır (Stojannovic ve ark. 2004).

Kıyı; sel baskını ve fırtınalara karşı kritik bir doğal savunma sistemi oluşturur. Canlı ve cansız deniz kaynaklarının çekiciliği kadar deniz ulaşımı ve rekreasyon olanaklarından dolayı da kıyılar çok sayıda insanın yerleşmesi için çekici bir unsurdur.

Kıyı alanlarının sahip oldukları potansiyel değerlerin aşırı ölçüde geliştirilmesi, bazı durumlarda bu değerlerin tümüyle yok olmasına neden olan çevresel bozulmalara yol açabilmektedir. Ayrıca çeşitli aktörlerin yoğun ve çoğu kez birbirleri ile çelişen kullanım talepleri yüzünden kıyılarda koruma ve kullanma dengesi kurulamamakta ve bu nedenle doğal ve kültürel kaynakların varlığı tehdit altında kalmaktadır.

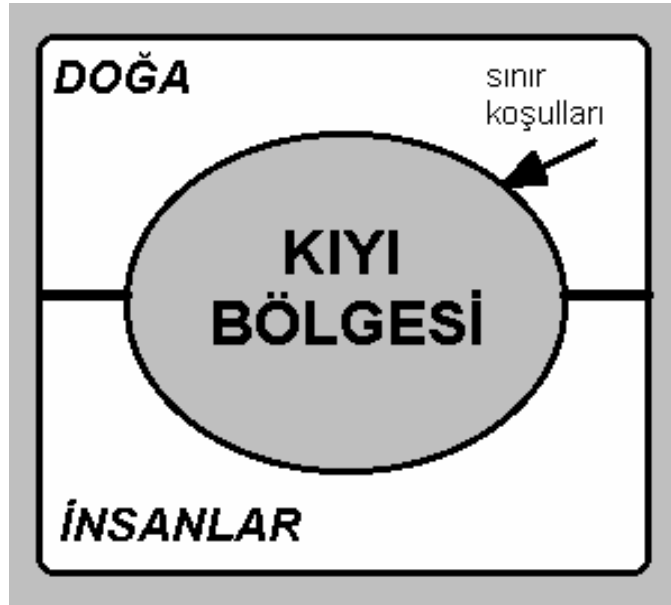
Günümüzde gelişmiş ülkelerde bu tür olumsuzlukları önlemek bakımından “Kıyı Alanları Yönetimi” olarak isimlendirilen bütünsel (entegre) bir yaklaşım uygulanmaktadır. En değerli doğal kaynaklarımızdan olan kıyı alanlarımızın dengeli, uzun süreli, etkin biçimde ve kaynağı yok etmeyen seviyelerde kullanılmasına, bu alanlarımızın doğal özelliklerinin korunmasına katkıda bulunmak üzere, bu çağdaş kavramın ülkemizde de etkili bir şekilde uygulamaya konulması zorunlu olmaktadır (Yüksel ve ark. 2002).

### **2.3.1 Kıyı Alanları Yönetim Süreci**

Kıyı alanları pek çok fiziksel (insan, ağaç, su vb..) ve fiziksel olmayan (organizasyonlar, yasalar) kısımların yer aldığı ve birbiri ile etkileşimde bulunduğu karmaşık alanlardır. İyi bir “Bütünlük Kıyı Alanları Yönetimi” (BKAY) programı, bu kısımların ve ilişkilerinin tam bir bütünlük esasına üzerine kurulması ile gerçekleştirilebilir.

Kıyı alanları, etkileşimli ve karmaşık problemlerde kullanılması gereken sistem analizi için iyi bir örnek oluşturur. Sistem analizi, verilerin modeller içinde düzenli ve mantıklı olarak düzenlenmesini sağlayan geniş kapsamlı bir strateji sunar.

Şekil 2.3'te gösterildiği gibi, Dünya'yı bir kutu olarak düşünebiliriz. Taralı olan daire, bizim ilgilendiğimiz kıyı alanları bölümüdür. Kıyı alanları iki adet dinamik aktive kaynağı ile kontrol edilmektedir. Bunlardan birincisi "doğa" olup, insan faaliyetleri dışında her şeyi kapsayarak, doğal sınır koşullarını oluşturur. Bunlardan ikincisi ise "insanlar" olup sosyo-ekonomik kalkınma planlarını sunar. Bu şekilde insan faktörü, az çok otoriter ve organize olmuş bir şekilde yönlendirici olarak işleme girer.



Şekil 2.3 Kıyı sistemini oluşturan unsurlar (www.akdeniz.edu.tr/muhfak/cevre/coastlearnr/index.htm)

Şekil 2.4'de ise kıyı alanları için üç ana alt sistem tanımlanmıştır. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminin amacı, doğal sistem, kullanıcı fonksiyonları ve alt yapı kavramları arasındaki işlemleri anlamak, izlemek ve yönetmektir.

a. Doğal Sistem: İnsani olmayan tüm ilgili elemanların (atmosfer, litosfer, hidrosfer) kendi dinamikleri ile abiyotik, biyotik ve kimyasal işlemler yoluyla aralarındaki tüm etkileşimleri içine alır. Doğal kaynakların bütünü dahil edilerek insan varlığı olmadan da çok iyi bir şekilde var olabilir.

Kıyı bölgesindeki fiziksel süreçler oldukça karmaşık bir yapıya sahiptir. Kıyı yönetimi çalışmalarında bu süreçler arasındaki etkileşimin hesaplanması gerekmektedir. Genel olarak bu süreçler;

- Aerodinamik süreçler; hava ve deniz etkileşimi veya rüzgar etkisiyle taşınan katı maddeler gibi,
- Hidrodinamik süreçler; dalgalar ve gel-git hareketleri sonucu deniz seviyesinde meydana gelen değişiklikler,
- Morfodinamik süreçler; katı madde taşınımı ve kıyı çizgisi geometrisindeki değişiklikler arasındaki doğal etkileşimler,
- Geodinamik süreçler; alçalma-yükselme, depremler, sıvılaşma, kayma gibi geoteknik değişkenlerin etkileri,
- Eko-dinamik süreçler; önceki süreçler nedeniyle ekosistemde meydana gelen değişikliklerdir (Duxbury ve Dickinson 2007).

b. Kullanıcı Fonksiyonları: İnsanların doğal kaynaklardan sağlanan veya sağlanması mümkün olan tüm ilgi alanları, en geniş anlamı ile “kullanım” terimi kullanılarak tanımlanabilir. Örneğin;

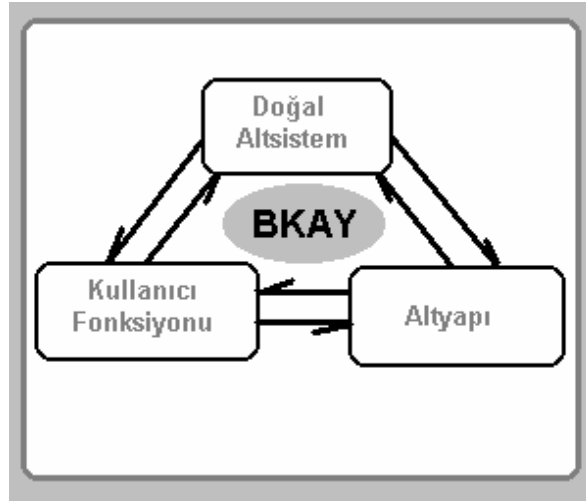
- Temel fonksiyonlar; besin üretimi, su temini ve enerji temini
- Sosyal fonksiyonlar; barınma ve rekreasyon
- Ekonomik fonksiyonlar; ulaşım, kum alımı ve madencilik, endüstriyel gelişme
- Kamu fonksiyonları; savunma ve atık su arıtımı

Hoozemans ve ark. (1996) kullanıcı fonksiyonları için seçilen yöntemin etkilerinin canlandırılması, sistem analizi çalışmalarının örneklerinden biri olduğunu ifade etmişlerdir. Kıyı kaynaklarının rekreatif, ekolojik ve balıkçılık gibi amaçlar için kullanılması durumunda çatışmalar meydana gelmektedir. Önerilen sistem, ekolojik gelişmelerin korunmasını amaçlamakta rekreasyon ile ticari balıkçılığın bu gelişmelerle nasıl bağdaştırılacağına işaret etmektedir (Üzmez 2006).

c. Alt Yapı: Teknik ve organizasyona yönelik tüm alt yapıları içerir. Bu alt yapılar, istenilen kullanıcı fonksiyonlarının var olabilmesi için gereklidir. Çoğu zaman alt yapılar; doğal sistem üzerinde planlanan veya planlanmamış etkiler yaratır. Bu etkiler; doğrudan veya dolaylı olarak diğer kullanıcı fonksiyonlarına da ulaşır, sonuçta ise baskı ve çatışmalar gerçekleşir.



Alt yapı kavramı dahilinde farklı anlamlar bulunmaktadır. Yol, köprü, deniz duvarları ve dalga kıranlar gibi fiziksel elemanlar olarak anlaşılmasının yanı sıra, farklı kurumsal alt yapı düzenlemelerini de kapsamaktadır.



Şekil 2.4 Kıyı alt sistemleri ([www.akdeniz.edu.tr/muhfak/cevre/coastlearn-r/index.htm](http://www.akdeniz.edu.tr/muhfak/cevre/coastlearn-r/index.htm))

**A. Fiziksel Alt Yapı:** Teknik ve örgütsel alt yapıyı içermektedir. Bu alt yapıların uygun hale getirilmesi gerekmekte ve böylece istenilen kullanıcı fonksiyonları gerçekleştirilmektedir. Bir çok durumda, alt yapı tesislerinin doğal sistem üzerinde ve bazı zamanlarda dolaylı ve dolaysız olarak kullanıcı fonksiyonları üzerinde baskı ve karmaşıklığa yol açan kasıtlı ve kasıtsız etkileri olmaktadır (Üzmez 2006).

Kıyı bölgelerindeki faaliyetlerin çoğunluğunun fiziksel alt yapı ile desteklenmesi gerekmektedir. Kıyısal yapılar, kıyı sistemi üzerindeki etkilerine bağlı olarak aşağıdaki gibi tanımlanabilir.

**Tampon Yapılar (Sacrificial):** Çoğunlukla kum, çakıl gibi doğal malzemelerden teşkil edilir. Kıyı alanlarının erozyondan korunması için bir tampon olarak kullanılır. Bu yapılara örnek olarak; yapay kumullar, yapay eşikler, kumsal beslemesi veya plaj düzenleme çalışmaları verilebilir.

**Pasif Yapılar (Defensive):** Kil, kaya veya beton gibi yapay elemanlardan oluşan daha dirençli yapılardır. Kıyı çizgisinin mevcut durumunu sabitlemek ve aşırı dalga veya gelgit

hareketlerinden korumak için kullanılır. Örnek olarak; hendekler (seddeler) ve kumul kaplamalar sayılabilir.

**Aktif Yapılar (Offensive):** Tek veya tüm kıyısız faaliyetlerdeki koşulları geliştirmek için, kıyısız prosesleri aktif olarak etkilemek üzere tasarlanmış yapılardır. Bu amaçla, doğanın gücüne karşı koyabilecek tarzındaki yapay malzemelerden yapılır. Bunlara örnek olarak dalgakıranlar ve mahmuzlar verilebilir.

**B. Kurumsal Alt Yapı:** Kurumsal alt yapı ile ilgili olarak değişik yorumlar yapılmaktadır. Etkin bir kıyı yönetimi için, KAY hedeflerini formüle edebilecek, gelişmeleri izleyerek, gerektiğinde uygun görülen uzun veya kısa vadeli önlemleri alabilecek bir kontrol sistemi gereklidir. Bu bağlamda, temel olarak dört eleman tanımlanabilir. Bunlar;

- Politik Sistem: KAY'nin uzun vadeli hedeflerini ve çeşitli senaryoların analizinde uygulanması gereken kriterleri belirler;
- Yasal Sistem: Belirlenen politikaların uygulanmasını sağlayan tüm ulusal idari anlaşmalar, kanunlar, bölgesel ve yerel kurullar;
- Finansal Sistem: Gerekli olan mali desteği sağlar;
- Uygulayıcı Sistem: KAY'ne ilişkin tüm faaliyetlerdeki sorumlulukların kapsamını tanımlar.

Farklı tarihsel gelişmeler, farklı sosyal ve idari kültür yapıları, farklı finansman koşullarından dolayı her ülke, farklı bir kontrol sistemi geliştirmiştir. KAY'nin başarısı için kontrol sistemi hayati bir önem olduğundan; bu sistemin kendi özellikleri ve sorumlulukları kıyı yöneticileri tarafından belirlenmelidir ([www.akdeniz.edu.tr/muhfak/cevre/coastlearn-r/index.htm](http://www.akdeniz.edu.tr/muhfak/cevre/coastlearn-r/index.htm) 2009).

### **2.3.2 Bütünleşim**

Cicin-Sain 2005'e göre BKAY'de geçen "Bütünleşik" terimiyle, kıyı alanının tüm kullanımları ve bunların planlanması süreci kastedilmektedir. Bütünleşme çeşitlerini şu şekilde sıralayabiliriz.

a. Kamu kurumları arasında bütünleşme: Örnek olarak; yerel, bölgesel ve ulusal idari makamlar verilebilir. Buna 'dikey bütünleşme' de denilmektedir. Bu bütünleşik idare tipinin amacı; ulusal kurumların politika geliştirmesini ve bunların nihai olarak yerel yönetimler tarafından uygulanmasını sağlamaktır.

b. Sektörler arasında bütünleşme: Örnek olarak; Bayındırlık ve Turizm Bakanlıkları arasındaki ilişkiler verilebilir. Buna ‘yatay bütünleşme’ de denilmektedir. Kıyı alanlarındaki kara ve deniz kısımlarının farklı sektörler tarafından yönetildiği ortamlarda meydana gelen sorunların çözümü amacıyla kullanılan bütünleşme çeşididir.

c. Kamu kurumları ile sivil toplum örgütleri arasında bütünleşme: Buna örnek olarak; yerel yönetimler (belediyeler), yerel doğa kuruluşları ve küçük sanayi işletmeleri verilebilir.

d. Uluslararası bütünleşme: Bazı durumlarda problemlili bölgeler, iki farklı ülkenin sınırları dahilinde ayrık halde bulunabilir. Doğal kaynakların kullanımından ortaya çıkan bu tür etkiler, ülkeler arasındaki çizgiyi tanımayacağı için uluslararası koordinasyonun sağlanması gerekmektedir. Sorunun bölgesel nitelikte olması durumunda merkezi yönetimler çözüm yolu bulunması amacıyla önderlik yapmalıdır.

e. Bilim ile yönetim arasındaki bütünleşme: Açık olarak; sosyal, doğa ve mühendislik bilimleri, kıyı ve deniz yöneticilerini bilgilendirmek görevini taşımaktadır. Ancak birbirleri arasındaki iletişim uygun düzeyde değildir.

Cheong (2008)’e göre sosyal ve doğal bilimlerin birleşmesi yönetimin temel alanlarından biri olarak değerlendirilmesine karşılık deniz bilimleri ile kıyı yönetimi arasındaki birleşmelere nadiren rastlanmaktadır. Bu amaçla farklı sektörler ve kamu kuruluşlarında bütünleşmemekten kaynaklanan tutarsızlıkları gidermek ve bu birimleri kontrol altında tutabilmek için yeni politikalar oluşturulmalıdır.

## 2.4 BKAY’nin Aşamaları

Kıyı alanlarının rasyonel yönetimi için kalıcı kurumsal düzenlemelerin uygulanmasına gerek vardır. Bu uygulamalar tepkisel müdahalelerden daha çok önlem alıcı, geliştirici esnek bir süreç olarak tasarlanır.

Bir bölgede BKAY’nin uygulanabilmesi için genellikle birkaç aşama gerekli olmaktadır. Başlangıç, planlama, uygulama, izleme ve değerlendirme aşamalarının içinde birkaç görev yer almaktadır. Ancak, her bir aşamada nelerin yapılması gerektiği hakkında kesin bir tanımlama bulunmadığı gibi, kaç farklı aşamanın yer alabileceği de belirgin değildir. Her örnek için; farklı fiziksel, sosyal, ekonomik, kültürel ve politik altyapılar söz konusu olduğundan hedef bile farklı olabilmektedir. Çizelge 2.1’de BKAY’nin aşamaları verilmiştir.

Çizelge 2.1 BKAY aşamaları ([www.akdeniz.edu.tr/muhfak/cevre/coastlearn-r/index.htm](http://www.akdeniz.edu.tr/muhfak/cevre/coastlearn-r/index.htm))



### 2.4.1 Başlangıç

BKAY'ne olan ihtiyaç, mevcut veya tahmin edilen çevresel bir kriz sonucu veya karşılaşılan ekonomik fırsatlar ve alınması gerekli kararlar sonucunda gündeme gelebilir.

BKAY'de başlangıç aşaması ise; kıyı alanlarını ilgilendiren konularda halkın bilinçlendirilmesi, başlangıç faktörlerinin analizini ve kıyı alanlarında yapılacak eylemleri içerir. Uluslararası araştırmaların bir sonucu olarak KAY süreci hükümetlerin özendirilmesi veya Sivil Toplum Kuruluşları (STK) ile özel ilgi gruplarının inisiyatifleri ile başlar (Erginöz 1998).

#### 2.4.1.1 Halkın katılımının gerekliliği

Sürdürülebilir kalkınma doğrultusunda kıyı yönetim kriterleri belirlenirken alınan kararlar sadece yetkililer düzeyinde kaldığı zaman uygulanabilirliği azalmaktadır. Doğal kaynakların korunmasına yönelik kararlara halkın katılımının sağlanması alınan kararların hayata geçirilmesini sağlayacaktır.

Davos (2008) kıyı alanı politikalarının sosyal çevrede oluşturulduğunu ve kıyı kullanıcılarının gönüllü katılımının bu politikaların etkin bir şekilde uygulanmasına katkıda bulduklarını söyler. Ancak, Dünya nüfusunun %41'inin eğitim düzeyi, zenginlik, ticari yapı, politik görüş, yaş, din ve etnik kökenler açısından geniş çeşitliliğe sahip olduğu düşünülürse, buna uygun olarak ilgili taraflar arasında diyalogu sağlayacak araç ve bilgi dağıtım yollarına dair yeni yöntemler ve bağlantılar geliştirmek gereklidir (Kenna ve ark. 2008).

Kıyı alanlarının planlanması konusunda katılımın sağlanabilmesi için özellikle yerel yönetimlere büyük görevler düşmektedir. Katılımcı bir mekanizma için daha çok yerel katılımcı politikayı benimsemeleri gerekmektedir. Kıyı alanlarının yönetiminde hedef,

tükenebilir bir kaynak olan kıyı için sürdürülebilir kalkınma doğrultusunda izlenecek politikalar olmalıdır. Halkın katılımını sağlamak için olası bir yolda; kıyı kullanıcılarından bir grup yaratmaktır. Bir STÖ yapısında görünen bu grup; projelerin gelişmesi konusunda bilgilendirilmeli, politikacıları alınması gereken kararlar doğrultusunda bilgilendirerek öneriler sunabilmelidir. Bu grup içinde kıyı kullanıcılarından birer temsilci yer almalıdır. Böylece büyük sanayilerden, ticari balıkçılıktan ve turizm işletmelerinden gelen kişiler toplanıp farklı görüşler ortaya çıkabilir (Bağcı 2007).

Kıyı yönetimi çalışmalarında halkın katılımı, farklı bakış açılarının oluşması bakımından etkili olmakla beraber sektörel kuruluşlar ile yönetimden sorumlu resmi makamlar arasında yetki karmaşasına neden olur. Katılıma ilişkin yoğunluğun artması mevcut sorunlarla ilgili ortak bir karara varılmasını da zorlaştırmaktadır. Bu yüzden katılımcıların rolü, yöneticileri bilgilendirerek etkilemek olmalıdır (Duxbury ve Dickinson 2007).

#### **2.4.2 Planlama**

Erginöz (1998)'e göre KAY'de planlama; kıyı alanlarında kaynakların kullanılabilirliği ile mal ve hizmetlerin üretilmesi için gerekli somut eylemlerin gelecekteki oluşumlarını kestirebilmek için durum değerlendirmesi ile analiz yapabilmeye sürecidir. Bu süreç; veri toplanması, politika geliştirme ve karar alınması olmak üzere üç aşamada incelenmektedir.

##### **a. Veri Toplanması:**

Öncelikle çalışılan bölgedeki tüm özellikleri içine alan kıyı profili hazırlanmalıdır. Doğal, sosyal, mühendislik, kurumsal ve yönetime ait özellikler içeriğe dahil edilmelidir. Dünya Bankası'nın verilerin içeriğine dair sunduğu listede;

- Kıyısal kaynak (Veri tabanı)
- Kıyısal bölgedeki sosyal yapılaşma
- Çevre ve kaynaklarla ilgili mevcut programlar
- Kurumsal, yasal ve mali kapasiteler
- Kıyısal profil; sorunların detaylı bir şekilde anlaşılmasına ve tamamlanması

gereken bilgi noksanlıklarına doğru bir yönlendirme yapar (World Bank 93).

##### **b. Politika Gerçekleştirilmesi:**

Kıyısal profile dayalı BKAY sürecinin özünü oluşturacak politika geliştirilir. Bu doküman içinde;

1) Ele alınan kıyasal alanın net bir şekilde anlatımı; fiziksel ve biyolojik süreçlerin yanı sıra mevcut yasal çerçeve çalışmaları kullanılabilir.

2) BKAY programının hedefleri,

3) Stratejiler; hedefleri gerçekleştirmek için, birkaç alternatif politika gerçekleştirilmeli ve bunlar hedeflere ulaşabilme başarılarına göre değerlendirilmelidir.

4) Fon bulunması ve personel ihtiyacı,

5) Planın resmi kabulünde gereken işlemlerin listesi ve önerilen iş programı,

c. Karar Alınması:

Son olarak karar vericiler tarafından BKAY programı kabul edilmeli ve resmen uygulanmalıdır. Programın zamanında uygulanması için programda;

- Açık ve anlaşılır terimlerin bulunması gerekir.
- Kazançların ölçülebilir, anlamlı terimlerle açıklanması gerekir.
- Tüm ilgili gruplar tarafından onaylanması gerekir.
- Program düzenlendiği zaman içerisindeki güncel bilgilerin politikacılar tarafından takip edilmesi gerekir.
- Tüm işlemleri kapsayan maliyetleri ve bu maliyetleri karşılama yollarını göstermesi gerekir (Cicin 1998).

### 2.4.3 Uygulama (Gerçekleştirme)

BKAY programında “planın uygulanması” planlamayı ve işleyişi mümkün kılacak düzenlemelerin etkin duruma getirilmesini ifade eder. Gerekli hususlar aşağıda verilmiştir;

a) Kurumsal düzenlemeler; yönetimde yatay ve dikey bütünleşimi temin edecek idari yapının kurulması.

b) Yasal düzenlemeler; yönetimi mümkün kılacak yasalar, anlaşmalar, kararnameler ve standartlar,

c) Mali düzenlemeler; süreçteki harcamaları karşılayacak mali kaynakların bulunması.

Karmaşık bir yapısı olan BKAY idaresi, kolay ve doğrudan yerine getirilebilir bir görev değildir. İzleme ve değerlendirme programlarından alınan düşüncelerle mevcut programda değişikliğe gidilebilir. Bu durumda projede yeni çatışmalar ve beklenmeyen sorunlar ortaya çıkabilir.

BKAY programının işleyişi sırasında meydana gelen çatışmaların çözülebilmesi için; nedenlerinin ve etkilerinin iyi bilinmesi, bir sonuca varabilmek için şeffaflık yönteminin izlenmesi, kıyı kaynakları için önerilen kullanımların diğer kullanıcılar üzerinde olumsuz etkiler yaratmasına karşılık, uygun önlemlerin alınması gereklidir.

Olabilecek çatışmalar; dikey tarzda; farklı seviyedeki kullanıcılar arasında veya yatay tarzda; aynı seviyedeki farklı sektörlerdeki kullanıcılar arasında gerçekleşebilir. Dikey tarza örnek olarak; doğa politikası ile doğa koruma bölgesi kurmak isteyen ulusal yetkili kurum ile yerel halkın gelir düzeyini arttırmak için endüstriyel yatırım yapmak isteyen STÖ arasında yaşanan çatışma verilebilir. Yatay tarza örnek olarak da; kıyıya yakın konumda yaşayan ve evleri kıyı erozyonu tehdidi altında bulunan kişiler ile plajdan kum-çakıl alınmasına karşı çıkan kişiler (STÖ) arasındaki çatışma verilebilir.

Daha büyük çatışmaları çözebilmek için BKAY programlarında bir hakemlik sistemi kurulmalıdır. Bu sistem, çatışmaların çözümlenmesi için açık bir yöntem sunmalıdır. İdari ve sosyal konulardaki çatışmalar için, o durumun özel ihtiyaçlarına bağlı olarak bir davranış tarzı uydurulabilir. Özel bir soruna çözüm aramak için (bir komisyon veya bilimsel bir kişi gibi) özel görev birimi kurulabilir. Çatışma durumunda olan grupları bir araya getirerek, bağımsız konumdaki birinin denetiminde tartışma ortamı sağlayarak, politik bir diyalog ortamı kurulabilir. Görüşmelerde bir çözüme ulaşmak mümkün olmaz ise; bir hakemlik süreci başlatılabilir. Bu girişimde başarısız olursa; bir çözüm bulmak için artık yasal yollara başvurulur. Bu yollar zaman ve paraya mal olduğundan; çoğu kez bu yolla çözüm elde etmekten kaçınmak gerekir. ([www.coastlearn.com](http://www.coastlearn.com) 2009).

#### **2.4.4 İzleme ve Değerlendirme**

BKAY programı, uygulamaya konulabilecek dereceye gelir gelmez izleme programı da başlar. İzleme işlemleri ile sürekli bilgi toplanır ve bunlar değerlendirilir. Bu veriler diğer aşamalar için bilgi sağlar ve politika değişiminin olması gerektiği şeklinde yönlendirme yaptırabilir. İzlemenin türü çoğunlukla, BKAY programının hedeflerine bağlıdır. Bu nedenle, program hedeflerinin açık olması gerekir.

İzleme programlarının gerçekleştirilmesi, bilimsel araştırma yapanlarca ve kurumlarca yapılmalıdır. Bu uzman kişilerin uygun dallarda eğitilmiş olmaları gerekmektedir. Bu aşamada, uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemi (CBS) teknikleri önemli rol oynar. Çünkü bu teknikler, yüksek kalitede verilerin sağlanmasını ve işlenmesini daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirme özelliğine sahiptir.

BKAY programı dahilinde izleme programı oluşturabilmek için; deniz ve kıyısal alan doğal özelliklerinin detaylı bir çalışma ile incelenmesi gerekir. Örneğin bu çalışmada; toprak, deniz suyu kalitesi, kentsel ve endüstriyel atık sular ve evsel-endüstriyel katı atıkların izlenmesi sonucunda ortaya çıkan veriler kullanılabilir.

Sürecin bir sonraki aşaması olarak; toplanan veriler, BKAY programı sonucundaki olaylarla, hedeflerde belirtilen sorunların çözülmesinde ne kadar başarılı olduğunun analiz edilmesi için kullanılır.

Cicin 1998'e göre farklı seviyedeki hedefler aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır;

- 1. seviye; kurumsal düzenlemeler ve içeriklerin formüle edilmesi (örnek; bir ajans kurulması)
- 2. seviye; olumsuz davranışların önlenmesi ve kalkınma hareketlerinin gerçekleştirilmesi (örnek; sahildeki bina sayısının azaltılması)
- 3. seviye; sosyal ve çevresel göstergelerle iyileştirme (örnek; insanların gelir düzeyinin yükselmesi)
- 4. seviye; kaynakların sürdürülebilir kullanımı ve yaşam kalitesinde iyileştirme (örnek; doğal kaynakların sürdürülebilir yaklaşımla tüketilmesi)

4. ve 3. seviyedeki hedeflerin kısa vadede gerçekleştirilmesi umulmaz. Bu nedenle de ilk değerlendirmeler sırasında dikkate alınması beklenmez.

BKAY ajansı, yönetim ve politikaları geliştirmeye yardımcı olmak için, operasyonu sürekli olarak izler. Belirli dönemler sonunda da halka, programın nasıl işlediğini göstermek için daha geniş bir değerlendirme yapılabilir. Bu; BKAY programının devamlılığı için gerekli desteği kazanmak ve sürdürülmesini sağlamak açısından önemlidir.

#### **2.4.5 Yöntemler, Araçlar ve Teknikler**

BKAY sürecinin, belirli yöntemler, araçlar ve tekniklerle desteklenmesi gerekir. Bu araçlar; BKAY'ni yürüten kişilere ihtiyaç duydukları bilgileri sağlayacak ve karar vermelerine yardımcı olacaktır. Bu yöntemlerin bazıları tüm aşamalarda faydalı olurken, bazıları ise sadece belirli aşamalarda avantajlıdır. Bu yöntemleri sınıflandıracak olursak;

##### **a) Politika Analizi:**

Politika analizi, sosyal konuların söz konusu olduğu, birçok çatışmalı ilgili grupların bulunduğu ve karşılaştırılamayan değerlerin karşılaştırılması gerektiği durumlarda avantaj sağlamaktadır. BKAY programının Başlangıç ve Planlama aşamalarında kullanılır. Politika



analiz yöntemi; problem analizini kullanarak, birkaç adımda çözüm aranmasını sağlar ve belirli bir proje için alternatif gelişmeleri sağlar.

b) Veri Yönetimi/CBS:

Veri tabanı, BKAY'nin omurgasıdır. Bilim adamları, sisteme kendi verilerini koyar, veri tabanı uzmanları da bunları grafik ve haritalara dönüştürerek yöneticilerin anlayacağı yapıya çevirir. Burası farklı türden bilgilerin bir araya geldiği bir alandır. Örneğin yönetilecek bölgenin, çevresel, sosyal, ekonomik ve idari özellikleri ile ilgili bilgiler toplanarak bir veri oluşturulabilir.

c) Veri toplanması/Uzaktan algılama:

Uzaktan algılama, belirli bir mesafeden büyük miktarda alansal veri toplamak için uygulanan tekniktir. Sistem içerisinde, yansıyan ışık ve ses dalgalarına duyarlı bir sensör ve düzenli olarak bu algılayıcının tepkilerini okuyup saklayan bilgisayar bulunur. Uzaktan algılama ile, yükseklik seviyeleri, derinlik seviyeleri, morfoloji, arazi kullanımı ve bitki örtüsü gibi veriler elde edilir. Bu veriler, yamaç erozyonu, arazi kullanım değişiklikleri, kentsel gelişme ve doğal bitki dokusunun gelişimi gibi süreçlerin izlenmesine yardımcı olur.

d) Çevresel Değerlendirme:

Doğal çevre kalitesinin belirlenmesi ile ilgili çalışmalar ÇED olarak bilinir. Önemli çevresel etkiler bu değerlendirme çalışması ile tanımlanmakta ve karar verme sürecinde hakkında katılabileceği şekilde dikkate alınmaktadır.

Doğal afetler riski; kıyı alanlarında artan gelişmeler, burada yaşanan insanlar, flora ve faunayı büyük bir risk ile karşı karşıya bırakmaktadır. Özellikle sel baskınları, toprak kaymaları, tanker kazaları gibi afetler için bu tehlikelerin önceden değerlendirilmesi ve kontrol altına alınarak yönetilmesi gerekmektedir.

BKAY programlarının değerlendirilmesinde ekonomik verimliliğin belirlenmesi gerekmektedir. Burada karşılaşılan zorluk ise doğa değerlerinin para birimi ile tarifinin zor olmasıdır. Ekonomik değerlendirmede fayda/maliyet analizi ve en düşük maliyet analizi kullanılabilir. Bir gelişmenin devam edebilmesi için kazançların maliyeti aşması gerekmektedir. En düşük maliyet analizinde karar verme aşamasında iskonto edilmiş maliyetlere bakılarak mümkün olan en düşük maliyetli olan alternatif kullanılır.

e) Politika Araçları:

Proje değerlendirmesi yapıldıktan sonra ilgili kararlar alındıktan sonraki proje uygulaması politika araçları ile desteklenmelidir. Politika araçları iki ana sınıf içerisinde bulunabilir. Bunlar;

Düzenleyici araçlar; düzenlemeler yoluyla kıyı alanındaki faaliyetler içinde hangilerine izin verilip hangilerine izin verilemeyeceği konuları değerlendirilir. Örneğin; plajda bir ev inşa edilemez, katı atıklar sadece deponi sahalarına dökülebilir ve rekreasyonel balıkçılık kıyıdan belli uzaklıkta yapılabilir.

Ekonomik araçlar; Sorenson (1997)'ya göre kullanıcıların kıyı kaynaklarını kullanmalarına bağlı olarak ödeme yapması girişimidir. Bu girişimler, vergiler, teşvikler ve diğer ekonomik araçlar yoluyla elde edilebilir. Bu araçlar, şirketlerin çevreye zararlı teknolojilerini iyileştirmelerine ve bu sayede ekonomik hedeflerinin yükselmesine yardımcı olabilir. Bu ekonomik araçlar;

- Eko-vergiler; kullanıcılar, birim kirlilik başına maruz kalınan sosyal giderlerle orantılı olarak vergi öderler.

- Kullanıcı ücretleri; kullanıcılar bir hizmet ya da ürünü kullanmak için bir ücrete tabi olurlar. Şirketler çevreye daha az zararlı ürünleri üretmek ve kullanmak için ek ödeme alırlar.

- Vergi teşvikleri; hükümet çevre dostu olarak kabul edilen projelere vergi teşviki verebilir.

- Çevresel kefalet; kullanıcıların aktivitelerine bağlı olarak yarattıkları çevresel bozulmaya karşı kefalet ödemesini gerektirir (Duxbury ve Dickinson 2007).

## 2.5 Kıyı Bölgelerinde Sürdürülebilir Gelişme

1980-1990 yıllarında hızla artan nüfusun çevre üzerinde yarattığı baskının anlaşılması ve bu konudaki çözüm yollarının araştırılması “sürdürülebilir kalkınma” kavramının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Sürdürülebilir kalkınmanın temeli, insanların bugünkü taleplerini en iyi şekilde yerine getirip, ihtiyaçlarını karşılarken gelecek nesillerinde bu kaynaklardan aynı oranda faydalanıp ihtiyaçlarını karşılamalarını sağlamaktır (Gallagher ve ark. 2004).

5-16 Haziran 1972 tarihleri arasında Stockholm'de gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı (UNCHE) ile çevre uluslararası politikanın içine dahil edilmiş ve Birleşmiş Milletler sistemi içerisinde deniz çevresinin korunmasına yönelik uluslararası çevre hukukunun ve politikasının gelişimi ivme kazanmıştır. Birleşmiş Milletler tarafından 1983 yılında, yerel ve küresel düzeyde çevreyi uzun vadede tehdit etmeden insan yaşam kalitesini artıracak yollar ile ilgili stratejileri önermek üzere bir komisyon toplandı. Sürdürülebilirlik kavramı, Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından 1987 yılında yayımlanan “Ortak Geleceğimiz” Raporu (Bruntland Raporu) ile önem kazanmıştır. Bu rapor, günümüzde devam

eden faaliyetler için gerekli kaynaklar kullanılırken gelecek nesillerin ihtiyaçlarını göz ardı etmeyen davranış biçiminin benimsenmesine işaret etmektedir (Duxbury ve Dickinson 2007).

1992 yılında Rio de Janeiro'daki Birleşmiş Milletler Çevre Konferansında çevrenin korunmasında ve zenginleştirilmesinde insanlara rehberlik edecek ilkeler ele alınmıştır. Rio toplantısında mevcut çevresel problemlere işaret edilerek, gelecek yüz yılın sorunlarına ulusal, bölgesel yönetimlerle, STK ve halkın katılımının sağlanması ile çevresel iş birliği ve gelişime dair politik anlamda küresel kararların alındığı “Gündem 21” bildirgesi oluşturulmuştur. Bütüncül Kıyı Yönetimi, Gündem 21’de sürdürülebilir kıyı gelişiminin sağlanabilmesi için bir araç olarak ele alınmıştır (Stajonavic ve ark. 2004).

Sürdürülebilir kalkınma hedefine ulaşılmasına yönelik eylemleri, hedefleri, faaliyetleri ve uygulama araçlarını tanımlayan program alanlarını içeren Gündem 21’in “Okyanusların, Kapalı ve Yarı Kapalı Denizler de Dahil Olmak Üzere Her Türlü Denizin ve Kıyı Alanlarının Korunması, Bunların Canlı Kaynaklarının Korunması, Rasyonel Kullanımı ve Geliştirilmesi” başlıklı 17. Bölümü hem okyanuslarda, kıyı alanlarında ve denizlerde sürdürülebilir kalkınmanın başarılabilmesi için bir eylem planı ortaya koymuş, hem de deniz çevresine ilişkin çevre politikasına yeni yaklaşımlar kazandırarak, deniz çevresinin korunmasına yönelik bakışı değiştirmiştir (Istemil 2004).

Sürdürülebilir kalkınmanın kıyı yönetimi üzerinde bir takım etkileri mevcuttur. Bu etkiler çevresel, ekonomik kavramlar ve sosyo-kültürel değişimler olarak belirtilmiştir. Karakteristikler Reid 1995 tarafından şu şekilde özetlenebilir;

- Koruma ve gelişimin birleşimi,
- Temel insan ihtiyaçlarının karşılanması,
- Maddi olmayan insan ihtiyaçlarının karşılanması,
- Eşitlik ve sosyal adalette disiplinin sağlanması,
- Kültürel çeşitliliğin desteklenmesi,
- Sosyal özgüvenin gelişmesi ve özgür idarenin sağlanması
- Ekolojik bütünlüğün korunması.

BKAY'nin oluşması için gerekli kalkınma kapasitesinin hızlandırılması kıyı bölgeleri için gereklidir. Çünkü;

- Kıyı topluluklarındaki fakirliğin artma eğiliminde olması kıyı bölgelerini olumsuz yönde etkilemekte ve yaşam kalitesini düşürmektedir.

▪ Kalkınmadan ve nüfus artışından ileri gelen baskılar, kara merkezli kaynaklarla oluşan deniz kirliliğini artırmakta ve kıyılarda uygulanan yöntemleri olumsuz yönde etkilemektedir (Üzmez 2006).

## 2.6 Dünya’da Kıyı Alanları Yönetimi

Gibson ve Macalister (1999)’ya göre; deniz kıyısı olan AB üyesi Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İrlanda, İtalya, Hollanda, Portekiz, İspanya, İsveç gibi ülkelerin kıyı alanı yönetimi incelendiğinde, Ulusal konulardaki farklılık ve karmaşık yapı yanında bazı benzerliklerin bulunduğu da görülmektedir. Kıyının ve karasal deniz yatağının kamu sahipliği karakteristik özelliğidir ancak kıyının tam olarak uzantısı ve sınırlandırılması ülkeden ülkeye değişmektedir.

Avrupa’da BKAY’nin hayata geçirilmesi üzerine “Tavsiye Kararı” yayınlanmıştır. Bu Tavsiye Kararı’nda; kıyı yönetimine dayalı tedbirlerin formüle edilmesi esnasında üye devletlerin “iyi bir kıyı alanı yönetimi sağlamak için ulusal stratejiler geliştirerek, doğru uygulamalarla BKAY ilkelerine uygun davranması” gerekliliği belirtilmiştir. Tavsiye kararındaki ilkeler;

a) Kıyı alanları üzerinde etkisi olan doğal sistemleri ve insan faaliyetlerinin birbirine bağlılığını ve farklılıklarını hesaba katacak şekilde geniş bir bütünsel bakış açısı geliştirilmelidir.

b) Mevcut ve gelecekteki nesillerin ihtiyaçlarını ve tedbir prensiplerini hesaba katacak uzun vadeli bir bakış açısı geliştirilmelidir.

c) Kıyı bölgesinin gelişimi ile ilgili olan somut bilimsel dayanağın sağlanması amacıyla; sorunlar ve bilgiler arttıkça gerekli ayarlamaları düzenleyecek uyumlu yönetim sağlanmalıdır.

d) Avrupa kıyı bölgelerinin yerel özgürlük ve geniş çeşitliliği kapsamında, kendi pratik ihtiyaçlarına özel çözümler ve esnek tedbirler ile cevap vermeyi mümkün kılan düzenlemeler getirilmelidir.

e) İnsan aktivitelerini uzun vadede daha da çevre dostu, sosyal sorumluluk sahibi ve ekonomik açıdan daha etkili kılabilecek biçimde doğal süreçlerle çalışan, ekosistemlerin taşıma kapasitesine saygı duyan yönetim süreçleri geliştirilmelidir.

f) Tüm ilgili tarafları (ekonomik ve sosyal ortaklar, kıyı bölgesi halkını temsil eden organizasyonlar, sivil toplum kuruluşları ve iş sektörü, vb.) ortak sorumluluğa dayalı anlaşmalar yoluyla yönetim süreci içine alan düzenlemeler geliştirilmelidir.

g) Çeşitli mevcut politikaların koordinasyonu amacıyla ulusal, bölgesel ve yerel düzeydeki ilgili idari kurumların katılımı ve desteği sağlanmalıdır. Bölgesel ve yerel makamlar arasında ortaklık sağlanmalıdır.

h) Sektörel politika hedefleri ile planlama ve yönetim arasındaki tutarlılığı desteklemek amacıyla tasarlanmış araçların kombinasyonu sağlanmalıdır.

Tavsiye Kararı'ndaki bu 8 ilke, BKAY'ne dair bakış açılarını kapsamaktadır. Bu ilkeler gruplara ayrıldığında ise, birinci grup; prosedürle alakalı ilkelere oluşur. İlgili idari birimlerin dahil edilmesi ile BKAY'ni en iyi biçimde geliştirmek için kullanılacak metod ve prosedürlerin incelenmesi amacını içerir. İkinci grup; stratejik ilkelere oluşur. Uzun dönemli ve bütünsel bakış açısı ile doğal süreçlerle çalışma sonucunda modern çevrecilik unsuru olan sürdürülebilir sistemlere kolayca uyum sağlanarak uzun dönemli hedeflere ulaşılır. Üçüncü grup ise; yerel ilkelere oluşur. Yerel özgürlüklerin kapsamında aşamalı bir süreç boyunca uyumlu yönetim ile ilgili tüm tarafların katılım süreci bu grup dahilindedir. Bunlar ikinci grubun dengeleyicisi olarak kabul edilebilirler çünkü, dikkatlerini belirli alan ve sorunlara yönelterek, yönetimin yerel koşullara göre uydurulmasını destekleyerek toplumun yönetim politikasındaki yerini gösterir.

Avrupa Komisyonu 2007 yılında Tavsiye Kararı'na ilişkin bir değerlendirme yaparak "Bildiri" ile cevap vermiştir. Bu bildiriye göre; ortak bir dizi ilkenin derlenmesinin Tavsiye Kararı'nın başarılarından olduğunu belirtir ancak, bu ilkeleri uygulamaya koymanın Avrupa çapındaki değişken yorum ve anlaşılabilirlik ortaya çıkardığını kabul eder. İlkelerin daha etkili ve daha kolay ve anlaşılır biçimde uygulamaya koyulmasının benimsenmesi için daha işlevsel hale getirilmelerini tavsiye eder (Kenna ve ark. 2008).

Bazı AB üyesi ülkelerde kıyılar ve kullanım politikaları aşağıdaki gibidir:

### **2.6.1 Fransa'da Kıyı Alanları Yönetimi**

Fransız yasalarında kıyı tanımı denizle yada yüzey alanı 1 hektarı aşan tüm su kütleleri ile sınırlanan alanları kapladığı için kıyı zonu birkaç kilometre genişliğinde olabilmektedir. Diğer bir deyişle denize bakan yada sahilden görülen tüm alanlar kıyı zonu kapsamı içindedir. Fransa kıyılarında yaşanan en büyük sorun nüfus artışı ve ikinci konut talebi sonucu meydana gelen baskılardan kaynaklanmaktadır. Diğer taraftan, nehirler yolu ile denize taşınan kirlilik ile artırılmış endüstriyel ve evsel atık sular da endişe yaratmaktadır (Bozkırlı 2006).

Fransa'da kıyıları korumak amacıyla yapılan ilk çalışma 1975 yılında Kıyı Koruma Enstitüsünün kurulmasıdır. Bu kurum yarı özel yarı resmi statüdedir. Enstitünün temel görevi;

çarpık ve düzensiz yapılaşmayı önlemek, özellikle sit alanlarında araç trafiğini denetlemek, kamping ve karavan etkinliklerinin çevreye vereceği zararları en aza indirmek şeklinde sıralanabilir. Kıyılar Enstitü tarafından kamulaştırılarak yerel yönetimlerin işbirliği ile düzenlenmekte ve daha bilinçli bir kullanım için halka sunulmaktadır. Bu etkinliği finanse etmek için devlet yeni yapılacak inşaatlardan vergi almaktadır. Ancak bu çalışmalarda bütüncül kıyı yönetimi kapsamında yetersiz kalmaktadır (Erginöz 1998).

Fransa'da 1986 yılında çıkarılan "Kıyısız Mekanın Planlaması, Korunması ve Geliştirilmesi Yasası" ulusal ölçekteki kuralları içermektedir. Bu yasa, her seviyedeki kurumları, merkezi ve yerel, özel ve kamu birimlerini tümüyle bağlayıcıdır. Yasanın amacı, kıyıda sürekli yapılaşmayı sınırlamak ve sadece mevcut yapılaşmış alanlarla bütünleşen gelişmelere imkan tanımaktır. Böylece yasa kentsel yerleşmeler için karasal alanlara kaymayı önermektedir (Akyol ve ark. 1997). Mevcut yapılaşmış alanlar dışında kıyı şeridinden itibaren 100 metrelik kısımda inşaat izni verilmemektedir. Yalnızca marinalar gibi su kenarında bulunması gerekli ekonomik faaliyetlerle kamu hizmetleri için gerekli yapılara istisnalar tanınabilmektedir. Kıyı şeridinden itibaren 200 metrelik kesimde yeni transit yolların inşaatı yasaklanmıştır. Ayrıca kıyıları ve kumulları bozacak şekilde kum alınmasına ya izin verilmemekte ya da kısıtlamalar getirilmektedir (Köseoğlu 1997).

Miossecil (2002)'ye göre 1995 yılında yayınlanan bir raporla, kıyı yönetimine geçiş yapan Fransız hükümeti konuya yeni bir bakış açısı getirmiştir. Buna göre, bir ülkenin denizleri ile ilgili dünyadaki diğer ülkeler gibi bir politikasının olması gerektiği benimsenmiştir. Denizle karanın birbirinden kesin sınırlarla ayrılmadığı ve sürekli etkileşim içinde olduğu ve bu yüzdende konuya bütüncül yaklaşımın şart olduğu belirtilmiştir. Bu gayede BKAY ile ilgili birimlerin aynı çatıda toplanabileceği komitenin oluşturulması gerektiğinden bahsetmektedir (Bozkırlı 2006).

## **2.6.2 İspanya'da Kıyı Alanları Yönetimi**

İspanya son 30 yıldır içine girdiği yoğun turizm sürecinden, doğası çok büyük zarar görmüş, ölçsüz bir kıyı yapılanması yaşamış turizm ülkesidir (Akyol ve ark. 1997)

İspanya'da kıyılar konusunda en yetkili kurum Çevre Bakanlığıdır. 1988 yılında çıkarılan "Kıyı Kanunu" deniz ve kıyıların korunması ve yönetimi konusunda en önemli yasadır (Bozkırlı 2006). Bu kanuna göre kıyı boyunca uzanan 100 metrelik bir şerit kamu malı olarak ilan edilmekte ve bu kesimde tüm inşaat faaliyetleri yasaklanmaktadır. Bu şerit gerekli yerlerde ulusal hükümet yetkilileri tarafından 200 metreye kadar genişletilebilir.

Bundan başka “etki bölgesi” olarak adlandırılan 500 metrelik bir şerit dahilinde ise tüm yeni inşaat faaliyetleri, hazırlanacak çevresel etki değerlendirmesinin onaylanması şartına bağlanmıştır (Köseoğlu 1997).

İspanyadaki Kıyı Kanunu her ne kadar ülkesel ölçekte kıyı yönetimi konusunda bir çerçeve yaratmış olsa da etki alanı sınırlıdır. Kıyı yönetimi çalışmaları, kıyının yasalar tarafından kara ve deniz olarak iki parçaya bölünmesinden dolayı kısıtlanmıştır. Bütüncül yaklaşımın gelişebilmesi için deniz ve kıyı yönetimi çalışmalarının birbiri ile daha iç içe olması ve kıyılardaki sektörel aktivitelerin kontrol edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, kıyı yönetimi konusundaki en büyük sorunun yetki karmaşasından kaynaklandığı belirtilmektedir (Bozkırlı 2006).

### **2.6.3 İtalya’da Kıyı Alanları Yönetimi**

İtalya kıyıları, aşırı kentleşme, çok yaygın turizm, ikinci konut gelişimi ve denize ilişkin ticari faaliyetlerin baskısı altındadır. 1983 yılında kabul edilen Deniz Koruma Yasası ile kirlilikle mücadele ve kıyı kaynaklarının korunması amaçlanmıştır. Bu yasanın ardından sadece sektörel düzenlemeler yapılmış, uluslararası anlaşmaların gereklerine uyulmamıştır.

1991 yılında Denizleri Koruma Yasası çerçevesinde kıyıların korunması üzerine bir yasa çıkarılmıştır. 1997 yılında Çevre Bakanlığı tarafından, Denizleri Koruma Yasası çerçevesinde bütüncül kıyı yönetimi belirlenmesi amacıyla bir karar alınmıştır. Bu çalışmaların yürütülmesi bir ajans tarafından yapılmaktadır. Bu ajans bir taraftan mevcut yasalara göre kıyı koruma görevini yerine getirirken diğer taraftan da bu yasalar çerçevesinde yeni bir Kıyı Master Planı oluşturulmaya çalışmaktadır (Bozkırlı 2006).

### **2.7 Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi**

Türkiye nüfusunun yaklaşık olarak %51’i kıyılarda yaşamaktadır. Özellikle kıyılardaki nüfus artışına bağlı olarak gelişen problemler diğer ülkelerde de olduğu gibi, flora ve faunanın tahribi, arkeolojik öneme sahip alanların tahribi, su ve toprak kalitesinde azalma, çarpık kentleşme, turizm faaliyetlerinin taşıma kapasitesinin üstünde ve çarpık bir biçimde gelişimi şeklinde sıralanmaktadır. Türkiye’de kıyı yönetimi konusunda yaşanan en büyük sorunun planlama ve imar konusunda merkezi ve yerel yönetimler arasında yaşanan yetki kargaşası olduğu belirtilmektedir (Önal ve Nuray 1997, Bozkırlı 2006).

Türkiye’de deniz ve kıyı alanları ile ilgili ulusal mevzuat gözden geçirildiğinde konu ile ilgili doğrudan ve dolaylı olarak bir dizi kanun, yönetmelik ve tüzükleri içeren hukuk metinleri bulunmaktadır. Türk hukuk tarihinde kıyı kanununa ilişkin kronolojik yapı Çizelge 2.2’de gösterilmiştir.

Kıyı alanlarının yönetimi ile ilgili yasal çerçeveye Osmanlılardan itibaren baktığımızda toprağın mülkiyeti bütünüyle devlete ait olduğu gibi kıyıların mülkiyeti de devlete ait olup 1839 Tanzimat Fermanına kadar toprak kullanımı konusunda özel mülkiyet söz konusu olmamıştır. 1876 tarihli Mecelle’de ise deniz ve göller herkesin ortak malı olarak sayılmış, başkalarına zarar vermeksizin bunlardan herkesin yararlanabilmesine olanak sağlanmıştır (Erginöz 1998).

1926 yılında kabul edilen 743 sayılı Medeni Kanununun 641. maddesi ‘Menfaati umuma ait yerlerin devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu ve özel mülkiyete konu olamayacağı, tescile tabi bulunmadığı’ şeklinde bir düzenleme getirmiştir. Böylece menfaati kamuya ait sular ile ziraate elverişli olmayan yerler ile kayalar, tepeler, dağlar ve onlardan çıkan kaynakların kimsenin mülkü olmadığı hükme bağlanmıştır. 1957 yılında çıkarılan 6785 sayılı İmar Kanunu ile “su kenarlarından en az 30 metre mesafede hususi inşaata müsaade edilemez” hükmü getirilmiştir. 1972 yılında 6785 sayılı Kanun’da yapılan değişiklikle ise deniz, göl ve nehir kenarlarında 10 metreden az olmamak üzere İmar ve İskan Bakanlığınca tespit edilecek mesafe dahilinde, özel şahıslarca toplumun kullanımına ayrılmayan bina inşaa edilemeyeceği, mevcutlara ilave yapılamayacağı hükme bağlanmıştır. Bu ek madde ve yönetmelik ile kıyının deniz, göl ve nehirlerin tamamlayıcı parçası niteliği ile toplumun yararlanmasına açık bulundurulması ve bu yönde kullanılabilmesi için hükümler getirilmiştir (Kıran 2008).

1982 Anayasası’nın 43. maddesinde “Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerini, kullanım amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir” hükmü yer almaktadır. Bu hüküm ile kıyının sadece korunmasından bahsedilmeyip, kıyı kullanımı sosyo-ekonomik bir hak olarak ele alınmıştır (Akkaya 2004).



Çizelge 2.2 Türk hukuk tarihinde kıyı kanununa ilişkin kronolojik yapı (Akaya 2004)

TARİH	SAYI	KANUN ADI	MADDE
1858	-	Arazi Kanunname-i Hümayunu	96-97-123
1876	-	Mecelle	1234-1237-1254
1926	743	Medeni Kanun	636-641-912
1930	1580	Belediye Kanunu	159
1933	2290	Belediye Yapı Yollar Yasası	4-10
1934	2444	Tapu Yasası	8-10
1950	5516	Bataklıkların Kurutulması Hakkında Kanun	1-2-3-4-5-6-7
1970	7/52	Bakanlar Kurulu Kararı	Kıyı Özel
1972	1605	İmar Kanunu	Ek 7-8
1975	15122	7-8 madde Uygulama Yönetmeliği	Kıyı Özel
1981	2565	Askeri Yasak Bölge ve Güvenlik Bölge Kanunu	-
1982	2709	Anayasa	43-Geçici 8.Madde
1982	2634	Turizm Teşvik Kanunu	3-4-5-6
1984	3086	Kıyı Kanunu	Kıyı Özel
1985	3086	3086 Uygulama Yönetmeliği	Kıyı Özel
1985	3194	İmar Kanunu	11-13
1986	19160	3086 iptali Anayasa Mahkemesi Kararı	Kıyı Özel
1987	3402	Kadastro Kanunu	16-17-18
1987	101	Genelge	
1990	3621	Kıyı Kanunu	Kıyı Özel
1990	3621	3621 Uygulama Yönetmeliği	Kıyı Özel
1990	3621	3621 iptali Anayasa Mahkemesi Kararı	Kıyı Özel
1992	3830	Kıyı Kanunu	Kıyı Özel
1992	3830	3830 Uygulama Yönetmeliği	Kıyı Özel
1993	3621/3830	6-13 madde Uygulamaya İlişkin Belge	Kıyı Özel
1993	3627/3830	6. madde Uygulamaya ilişkin Genelge	Kıyı Özel
1993	1387	Boru Hatları- Yanaşma Platformu Özel	Kıyı Özel
1994	19946	8. Madde Uygulamaya İlişkin Genelge	Kıyı Özel

01.12.1984 tarih ve 18592 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 3086 sayılı Kıyı Kanunu kıyılarla ilgili kavramları yeniden tanımlamıştır. Kanun “kamu önceliği” olan yerler dışında plan kararı ile özel yapı yapmaya izin vermiştir. Ayrıca kıyı kuşağının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde, imar planı olan yerlerde 10 metre, plan olmayan yerlerde ise 30 metreden az olmayacağı belirtilmiştir, ayrıca belediye mücavir alan sınırları içinde ve dışında planı bulunmayan alanlarda, yapı yapabilecek alanlarda en az 100 metrelik sahil şerdi genişliği olacağı belirtilmiştir (Kıran 2008). Ancak bu yasa kıyı alanlarının korunması konusunda yeterli yasal düzenlemeyi içermediği gerekçesiyle 10.07.1986 gün ve 19160 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak iptal edilmiştir. Bu arada yeni bir kanun çıkana kadar 05.07.1987 tarih ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca yayımlanan 110 sayılı Genelge ile uygulama yapılmıştır (Akça 2004).

1980’li yıllarda turizm hareketleri de hız kazanmış ve turizm gelirlerini artırmak için girişimler başlamıştır. Turizm sektörünün gelişimini ve işleyişini koordine etmek için Turizm Teşvik Kanunu bu dönemde oluşturulmuştur. Bu yasanın esas amacı yaşanan ekonomik kriz nedeni ile ülkeye mümkün olan en fazla turisti çekmek ve dolayısıyla döviz girdisini artırmaktır. Bu kapsamda hükümet önceliği büyük ölçekli turizm yatırımlarına vermiştir. Turizme yönelik yapılar Kıyı Kanunu’ndaki hukuki boşluk sonucunda hızlı bir şekilde artış göstermiş, geri dönüşü mümkün olmayan tahribatları da beraberinde getirmiştir (Bozkırlı 2006).

17.04.1990 tarihinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. Bu kanunun amacı; deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek olup, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsamaktadır (Sesli 2004). Kanun kıyı kuşağını kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde şöyle tanımlamıştır;

- Uygulama imar planı yapılacak alanlarda en az 20 metre genişlikteki alan,
- Uygulama imar planı bulunmayan, belediye ve mücavir alan sınırları içinde veya dışındaki yerleşik alanlarda, çevre düzeni ve/veya nazım planı bulunsun veya bulunmasın yatay olarak en az 50 metre genişliğindeki alan,
- Belediye ve mücavir alan sınırları içinde veya dışındaki yerleşim dışı alanlarda, çevre düzeni ve/veya nazım imar planı bulunsun ve/veya bulunmasın, yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır (3621 Kıyı Kanunu).

3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun bazı maddeleri, sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararının gözetilmesine engel olacak şekilde derinliğin saptanması, bu yerlerden kamunun yararlanamaması sonucunu yaratacağı denilerek Anayasa mahkemesince iptal edilmiştir. Daha sonra 3621 Kıyı Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun 01.07.1992 tarihinde kabul edilerek 11.07.1992 tarih ve 21281 sayılı Resmi Gazete' de 3830 sayılı Kanun olarak yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

3830 sayılı Kıyı Kanunu ile yapılan değişiklikler sonucunda; kıyı bölgelerinin tanımını yapmak, kullanımına ve korunmasına ilişkin düzenlemeleri getirmek ve bu alanlarda yapılacak fiziksel değişikliklere ilişkin sınırları belirlemek konusunda önemli adımlar atılmıştır. Ayrıca 1994 yılında yapılan değişiklikle kıyı ve kıyı kenar çizgisi tanımları getirilmiş, kıyı kenar çizgisinden itibaren ilk 100 metrelik alan sahil şeridi olarak tanımlanmıştır. 3830 sayılı Kıyı Kanununa göre;

- Kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan alanlar olup, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyıda yapı yapılamaz, duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz, kum, çakıl vs. alınmaz. Kıyılarına moloz, toprak, çürük, çöp gibi atıklar dökülemez. Kıyı bölgesinde ancak uygulama imar planı ile; iskele, liman, yanaşma yeri, rıhtım, dalga kıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan tasfiye ve pompaj istasyonları gibi kıyının kamu yararına kullanımını sağlamaya ve kıyıyı korumaya yönelik alt yapı ve tesisler ile kıyıda yapılması zorunlu olan tersane ve su ürünleri tesisleri gibi yapı ve tesisler yapılabilir ve bunlar amaçları dışında kullanılamaz.

- Kıyı ve sahil şeridinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.
- Deniz ve göl kıyıları ve sahil şeritleri ile Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliğinde belirtilen akarsulara ait kıyılarda planlama ve uygulama yapılmadan önce KKÇ'nin tespit edilerek onaylanması zorunludur.

- Deniz, göl ve akarsularda kamu yararının gerektirdiği hallerde uygulama imar planı kararı ile ekolojik dengede göz önünde bulundurularak doldurma veya kurutma yoluyla arazi kazanılabilir. Bu alanlarda kıyıda yapılabilecek yapılar ile park, yeşil alan, açık otopark, çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal alt yapı tesisleri yapılabilir. KKÇ'nin yeri, doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilmesi halinde değişmez.

- Sahil şeridindeki yapılacak yapılar kapsamı içinde düşünülen toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günübirlik turizm yapı ve tesislerinin (duş, gölgelik,

soyunma kabini, wc, büfe, pastane, lokanta, çayhane ve benzeri tesisler ) kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabileceği,

- Yaklaşım mesafesi ve KKÇ arasında olanlar ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebileceği,
- Sahil şeritlerinin derinliği, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 100 metreden az olmak üzere sahil şeritlerindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşiklerde dikkate alınarak belirleneceği,
- Taşıt yollarının, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşım sınırı gerisinde kalan ikinci 50 metre içindeki alanda düzenleneceği,
- Sahil şeridinde yapılacak kullanım amacına bağlı olarak yapım koşullarının yönetmelikle belirleneceği,
- Geçici madde ile kısmen ve tamamen yapılaşmamış alanlarla ilgili imar planı revizyonlarının bu kanun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 1 yıl içinde tamamlanacağı hükümleri getirilmiştir (Akça 2004, Kıran 2008).

Kanunda kamu yararının gerektirdiği hallerde uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsular da ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edebileceği hükme bağlanmıştır. Doldurma ve kurutma suretiyle kazanılacak arazi, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'na göre belirlenen turizm bölge ve merkezlerindeki yapı ve tesislere ait ise uygulama imar planları aynı kanunun 7. maddesi uyarınca Kültür ve Turizm Bakanlığı'na onaylanır. Kanunun yürürlüğe girmesinden sonra mevcut imar planlarının revizyonu gündeme gelmiş, birçok yerel yönetim kanundaki bazı belirsizliklerden dolayı revizyonları yapamamış, bunun yanı sıra tüm uygulamalar durdurulmuştur. Böylece kıyı alanları yine yasal düzenlemeler ve belirsizliklerden kaynaklanan kaçak yapılaşmalarla yüz yüze gelerek geri döndürülemez biçimde yok olmaya terk edilmiştir (Kıran 2008).

Kıyılardan toplumsal amaçlı yaralanma ile buraların turizm amaçlı kullanımları birbirine zıt kavramlardır. Bu alanlarda, turizm sektörünün kamu yararı sağlamaktan çok, tarım sektörü dolayısıyla da yöre halkının yaşama biçimi üstünde geri dönülemez etkiler yarattığı ve gerek ikinci konut gerekse turistik tesisler yoluyla yapılaşma ve çevre kirliliğine yol açtığı bilinen gerçeklerdir. Turizm Teşvik Kanunu ile birçok kıyı bölgesi turizm merkezi ilan edilerek halkın kullanımına kapatılmıştır. Kıyı kullanımında genellik ilkesi ile uyumlu olmayan bu süreç sosyo-ekonomik sorunları da beraberinde getirmektedir. Son dönemde mali kriz içerisinde bulunan kamu ekonomisine kaynak oluşturma düşüncesiyle devletin kıyı

alanlarını özel mülk olarak satışa sunması ihtimali olup bu durum hazine arazilerinin satışı ve kıyı bölgelerindeki orman arazilerinin satışı ile gündeme gelmiştir (Akaya 2004).

Kıyı kentlerinde toprakta özel mülkiyetin olması ulusal kaynakların israf edilmesine neden olmaktadır. Özel mülkiyet hakkı, kişilerin sahip olduğu toprakta özgürce tasarruf imkânı vermekte, bu şekilde serbest kullanım hakkı gelecekte tahmin edilemez sorunları karşımıza çıkarmaktadır. Bugün kullanım serbestliği çerçevesinde özel mülkiyet hakkı varmış gibi kıyı alanlarında yoğun bir yapılaşmanın olduğu gerçektir. İç ve dış turizmin artmasıyla birlikte kıyı alanlarımızda ikinci konutlar önemli kaynak olmakta, yazlıklar, dinlenme evi vb. amaçlı yapılara büyük tasarruflar ayrılmaktadır. Yaz ayları kullanıma açılan bu yapılar kış aylarında ve yılın 5-6 ayında kullanılmamaktadır. Ulusal kıyı kaynaklarının üretken yatırımlara değil yüksek spekülative kazanç getiren alanlara yapılması milli gelirin amaç dışı kullanılması anlamına gelmektedir (Akkaya 2004).

Kıyı Kanunu'na göre KKÇ'nin tespiti ve uygulaması sonucunda da birçok sorun ortaya çıkmaktadır. Bu sorunları örneklendirecek olursak;

- Birçok ilde KKÇ Tespit Komisyonu üyelerinin yeterli bilgi ve donanıma sahip olmamaları nedeniyle KKÇ'nin yeri yanlış olarak belirlenebilmekte, bazen mülkiyet sınırları da dikkate alınarak kıyıda kalması gereken oluşumlar kıyı dışında yada kıyı dışında kalması gereken oluşumlar kıyıda bırakılacak şekilde tespitler yapılabilmektedir.

- Kıyıda kalan mülkiyetle ilgili olarak Maliye Bakanlığınca tapu iptali ve ka'li davaları açılmakta ve bu mülkiyetlerin kamulaştırılması veya herhangi bir şekilde tazmini söz konusu olmamaktadır. Bu durum ise Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ve İdari Yargı nezdinde çok yoğun bir KKÇ değişikliği talebine yol açmaktadır.

- Adli Mahkemelerde kıyıda kalan taşınmazların tapu iptalleri ile ilgili davalar karara bağlanmadan önce mevcut onaylı KKÇ'ne göre değil, mahkeme tarafından görevlendirilen bilirkişinin görüşü olan KKÇ'ne göre hüküm verilmektedir. Bilirkişinin farklı bir KKÇ önermesi durumunda biri mülkiyet hukuku yönünden, diğeri ise imar uygulamaları yönünden geçerli olan iki farklı KKÇ'nin varlığı gündeme gelmektedir.

- Yargıtay, 3621 Kıyı Kanunu'nun uygulanmaya başlamasından önceki dönemlerde (17 Nisan 1990) onaylanan KKÇ'lerinin 3621 sayılı kanun hükümlerine göre yeniden tespitinin gerektiği şeklinde kararlar alınmıştır. Ülke genelinde 1990 öncesi onaylanan KKÇ tespitleri %50'den fazla bir oran teşkil etmekte ve taşınmazları kıyıda kalan çok sayıda kişi bu kararları emsal göstererek yeniden KKÇ tespiti talep etmektedir. Bu taleplerin değerlendirilmesinde tereddütler oluşmaktadır (Akça 2004).

Son yıllarda gündeme gelen “3621 sayılı Kıyı Kanunu’nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Taslağı” ile kıyıda yapı yapabilecek yapıların kapsamı genişletilmekte, sahil şeritleri daraltılarak zaten betonlaşmış kıyılarımız tamamen betonlaştırılmak istenmektedir.

Mevcut yasaya göre, KKÇ’den itibaren kara yönünde en az 100 metre genişliğindeki alan ‘sahil şeridi’ olarak tanımlanırken yeni düzenlemede akarsular kapsam dışına çıkarılarak sadece denizlerle göller için sahil şeridi belirlenmektedir. Ayrıca kullanım amaçlarına göre, kırsal ve kentsel yerleşmelerin yerleşik alanlarında 100 metre yerine 50 metre genişliğindeki alan sahil şeridi olarak düzenlenmektedir. Buna göre sahil şeridinde yapılacak yapılar sadece açık alan olarak düzenlenmesi gereken ilk 50 metrede kalacak konaklama içermeyen günübirlik turizm tesislerinin yapılabileceği ikinci 50 metrede ise her türlü yapılaşma yer olacaktır.

Kıyı Kanunu’nun “Genel Esaslar” başlıklı maddesinde yer alan ‘Taşıt yolları sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir’ hükmü taslak ile kaldırıldığından, taşıt yollarının kıyıda ve sahil şeridinin birinci bölümünde yapılmasına olanak tanımaktadır. Ayrıca taslakta, kıyıda uygulama imar planı kararı ile yapılabilecek kimi yapı ve tesislere ilişkin olarak daha genel ve esnek bir anlatım getirilmek istenmektedir. Böylelikle kıyı ve sahil şeritlerinde yapılacak yapıları sayısal olarak kullanım amaçları açısından çoğaltmakta, gündemde olan bazı kanunlarla ilgili bazı yatırımlara ilişkin sorunların çözümünü sağlayacak düzenlemelere yer vererek kıyıların korunmasına ilişkin ilkeleri bir anlamda yok etmektedir ([www.mimarlarodasi.org](http://www.mimarlarodasi.org), 2009).

Taslakta ‘Bütünleşik Kıyı Alan Planlaması’ başlığı da bulunmaktadır. Bu maddeye göre su alanı, kıyı sahil şeridi ile bu alan ve yatırımlarla bütünleşen geri sahalara ait her tür, ölçek ve nitelikteki planların ‘Bütünleşik Kıyı Planlaması’ adı altında Bakanlıkça hazırlanıp, hazırlatılıp onaylanması amaçlanmaktadır. Böylece yerel yönetimlerin ve aktörlerin devre dışı bırakılması söz konusu olup etkin yönetimin bu bölgelerde uygulanması zorlaşmaktadır (Kıran 2008).

Türkiye’de farklı tarihlerde çıkarılan İmar Kanunu, Turizm Teşvik Kanunu, Çevre Kanunu, Orman Kanunu, Su Ürünleri Kanunu, Doğal ve Kültürel Varlıkları Koruma Kanunu gibi kanunların ilgili maddeleri kıyıların korunmasına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Çizelge 2.3’de Türkiye’de kıyı yönetimi ile ilgili halen yürürlükte olan mevzuat verilmiştir. Ulusal seviyede, Kültür ve Turizm, Çevre ve Orman, Tarım, Bayındırlık Bakanlıkları ve konu ile ilgisi dolayısıyla Denizcilik Müsteşarlığı kıyısal alan yönetimi ile ilgili işleri

yürütmektedirler. Yerel seviyede, belediyeler, kıyı yönetiminin bir parçası olan imar planları, çevresel alt yapı, atık yönetimi gibi proje ve planları yürütmektedirler (Çil 2004).

Çizelge 2.3 Kıyı alanları yönetimi ile ilgili yasal çerçeve (Çil 2004)

Sayı	Kanun	Tarihi
2709	1982 Anayasası	18.10.1982
3621	Kıyı Kanunu	04.04.1990
3194	İmar Kanunu	03.05.1985
1308	Su Ürünleri Kanunu	22.03.1971
7/6719	Su Ürünleri Tüzüğü	28.06.1973
2634	Turizmi Teşvik Kanunu	12.03.1982
2872	Çevre Kanunu	09.08.1983
383	Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı kurulmasına İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı	19.10.1989
25687	Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği	31.12.2004
6831	Orman Kanunu	31.08.1956
2863	Kültürel ve Doğal Varlıkların Korunması Kanunu	21.07.1983
618	Limanlar Kanunu	14.04.1941
2692	Sahil Güvenlik koruma Kanunu	09.07.1982
65/9707	Sahil Güvenlik Komutanlığı İdari ve Adli Göreve İlişkin Tüzük	16.07.1985
5215	Belediye Kanunu	03.07.2004
3911	Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun	24.06.1983
3348	Ulaştırma bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun	09.04.1987
25137	Tarım arazilerinin Korunması ve Kullanılmasına Dair Yönetmelik	13.06.2003
2873	Milli Parklar Kanunu	03.08.1983
2680	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun	17.06.1982

Türkiye’de kıyı alanlarının yönetim ve planlamasına ilişkin çok sayıda kurum ve yasal düzenleme olması nedeniyle birçok konuda olduğu gibi kıyı alanları yönetiminde de yetki ve sorumluluk karmaşası yaşanmaktadır. Birçok bakanlık, merkezi ve yerel idare birimleri kıyı alanlarında farklı boyut ve kapsamlarda yetki ve sorumluluğa sahiptir. Uluslararası örgütlenmeler, uluslararası antlaşmalar, uluslararası koruma örgütleri merkezi idare üzerinde konuyla ilgili sınırlı etkinliğe sahiptirler. Merkezi idare ise yerel yönetimler üzerinde güçlü bir denetim ve gözetime sahiptir. Üniversitelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve halkın yerel yönetim ve merkezi idare kuruluşları üzerinde çok etkili bir denetime sahip olduğu söylenememektedir (Kıran 2008).

Ülkede ulusal ve uluslararası düzeyde faaliyet gösteren çeşitli organizasyonların konu ile ilgili faaliyetleri bulunmaktadır. Bunlardan biri UNE/MAP/PAP tarafından yürütülen İzmir Körfezi projesidir. Ayrıca “Bodrum Yarımadası Kıyı Zonu Yönetim Projesi” ve “Mersin Kıyı Zonu Bütüncül Planlama Projesi” gibi çeşitli çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Diğer taraftan Kıyı Alanları Türkiye Milli Komitesi uluslararası bağlantıları bulunan ülkesel bir birim olarak kıyı yönetimi konusunda çalışmalar yürüten bir organizasyondur. Bunun haricinde ülkede konu ile ilgili planlama çalışmaları ile ilgili kurum ve kuruluşları aynı çatı altında toplayabilecek bir organizasyon bulunmamaktadır. Bu yüzden, bütüncül kıyı yönetiminin tüm gereklerini yerine getirebilecek yasal düzenlemeler yapılmalı, eksiklikler giderilmeli ve yasalar soru işaretleri bırakmayacak şekilde yeniden düzenlenmelidir (Bozkırlı 2006).

## **2.8 Kıyıların Kullanımı**

Kıyı toprakları; insan yerleşimi, tarım, ticaret, endüstri ve bölgenin doğasının çekiciliğinden faydalanmak amacıyla kullanılmaktadır. Kıyı denizi ise ticaret, taşımacılık ve balıkçılık gibi amaçlar için kullanımlara hizmet vermektedir. Kıyı bölgelerinde kalabalık kullanıcı grupları arasındaki etkileşimden dolayı kıyı kaynaklarının kullanımına yönelik aşırı bir istismar söz konusu olmaktadır. Çizelge 2.4’de gösterildiği gibi kıyıları bir çok sektör için kaynak sağlamaktadır. Bu sebeple kıyı bölgeleri ekonomik faaliyetlerin en çekici alanlarını oluşturmaktadır.



Çizelge 2.4 Kıyılardaki sektörel kaynaklar ve kullanımlar (Büyükvelioğlu 1999)

SEKTÖRLER	KAYNAKLAR
TURİZM SEKTÖRÜ KIYI KAYNAKLARI	<ul style="list-style-type: none"><li>• PLAJ OLANAKLARI</li><li>• YAT LİMANLARI YAT TURİZMİ</li><li>• YÜZER TURİSTİK TESİS</li><li>• DENİZ, SU, SUALTI SPORLARI</li><li>• BALIK AVCILIĞI</li><li>• GÜNÜ BİRLİK TURİZM</li><li>• SAĞLIK VE KÜR OLANAKLARI</li><li>• GÖZLEME, ARAŞTIRMA, EĞİTİM</li><li>• TUR TURİZMİ AMAÇLI OLANAKLAR</li><li>• ULAŞIM OLANAKLARI</li><li>• DOĞA TURİZMİ</li><li>• TARİH VE ARKEOLOJİK ALANA YAKINLIK</li><li>• GÜNEŞLENME, İKLİM</li><li>• TATİL AMAÇLI YAPI OLANAKLARI</li></ul>

<p style="text-align: center;">TARIM SEKTÖRÜ KIYI KAYNAKLARI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DENİZ BİTKİLERİ TARIMI</li> <li>• KARASAL KIYI TARIMI</li> <li>• KIYI ORMANLARI VE BAĞLI FAALİYETLER</li> <li>• KIYI BİTKİLERİ TOPLAMA</li> <li>• BALIKÇILIK</li> <li>• PROFESYONEL DENİZ AVCILIĞI</li> </ul>
<p style="text-align: center;">SU VE SU ÜRÜNLERİ ( GIDA ) KAYNAKLARI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SU ÜRÜNLERİ TARIMI</li> <li>• DENİZ HAYVANLARI TOPLAMA</li> <li>• DENİZ BİTKİLERİ TOPLAMA</li> </ul>
<p style="text-align: center;">ULAŞIM SEKTÖRÜNDE KIYI KAYNAKLARI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DENİZ TİCARET YOLLARI</li> <li>• DENİZ TURİSTİK AMAÇLI KIYI YOLLARI</li> <li>• YOLCU TAŞIMACILIĞI HATLARI</li> <li>• KENT İÇİ PROGRAMLI ULAŞIM</li> <li>• KENTLER LİMANLARI ARASI ULAŞIM</li> <li>• YOLCU VE YAN TESİSLER</li> <li>• DEMİRLEME ALANLARI</li> <li>• YÜZER LİMAN HAVA LİMANI</li> </ul>

<p style="text-align: center;">TİCARET SEKTÖRÜ KIYI KAYNAKLARI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DENİZ NAKİL</li> <li>• DENİZALTI İLETİŞİM HATLARI</li> <li>• LİMAN OLANAKLARI</li> <li>• DENİZ ULAŞIMI –NAKLİYE OLANAKLARI</li> <li>• SERBEST BÖLGELER</li> <li>• KIYI BANKACILIĞI</li> <li>• İTHALAT, İHRACAT DIŞ ÜLKELERLE İLİŞKİ OLANAKLARI</li> </ul>
<p style="text-align: center;">SANAYİ SEKTÖRÜ KIYI KAYNAKLARI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HAMMADDE OLANAKLARI</li> <li>• KIYI ENDÜSTRİ OLANAKLARI</li> <li>• SUYU SOĞUTMA ARACI OLARAK KULLANMA</li> <li>• SUYU BESLENME GİRDİSİ OLARAK KULLANAN ENDÜSTRİ OLANAKLARI</li> <li>• GEMİ ENDÜSTRİ ALANLARI</li> <li>• YÜZER GEMİ İNŞASI VE GEMİ BAKIMI</li> <li>• ULAŞIM NAKLİYE VE TAŞIMA OLANAKLARI</li> <li>• HAMMADDE NAKLİNE BAĞLI ENDÜSTRİ</li> <li>• ENDÜSTRİYEL ATIKLARI DEPOLAMA</li> <li>• PAZARLAMA OLANAKLARI</li> <li>• ENERJİ NAKİLİ OLANAKLARI</li> <li>• DEPOLAMA OLANAKLARI</li> <li>• YATIRIM-GÜVENCE OLARAK KIYI ARAZİSİNİN TERCİH EDİLMESİ</li> </ul>

### **2.8.1 Kentsel Yerleşim**

Dünya nüfusunun % 41'inin kıyılardaki 100 km'lik şeritte yaşadığı düşünülürse kıyı alanlarının önemi ortaya çıkmaktadır. 1990 yılında kıyı şeridindeki 100 km'lik şeritte 2 milyar insan yaşarken 2000 yılında bu sayı 2.3 milyar insana çıkmıştır ve nüfus artışının bu denli artması sonucunda 2025 yılında kıyı şeritlerinde ve etrafında yaşayan insan sayısının (nüfustaki yaklaşık %34'lük artış göze alınarak) 3.1 milyar insana yaklaşacağı tahmin edilmektedir (Duxbury ve Dickinson 2007).

İnsan aktiviteleri, tarım, ticaret, endüstri, deniz taşımacılığı, balıkçılık ve yat limanı gibi faaliyetler kıyı çizgisinde giderek artan talepleri ortaya çıkartmaktadır. Kıyı kentlerindeki limanlar endüstriyel yatırımların kıyı bölgelerinde yoğunlaşmasını sağlamakta ve sonuçta bölgedeki ekonomik hareketlilik yeni iş alanlarının artmasına neden olmakta ve buda insanlara sunulan farklı istihdam alanlarının artması ile nüfus artışını tetiklemektedir (Kay ve Adler 2000).

Hızlı şehirleşme ile yer altı kaynaklarına olan talebin artması sonucu bu kaynakların sömürülmesi ciddi sorunlar yaratmaktadır. Örneğin; hızlı büyüme sonucu ortaya çıkan konut sorununun çözümü için verimli tarım arazilerinin imara açılması, artan nüfusun su ihtiyacını karşılamak için yer altı su kaynaklarının kullanılması ya da plansız ve dikkatsiz kullanım sonucu bu kaynakların kirlenmesi karşılaşılan sorunlardan bazılarıdır (Montajit 2006).

### **2.8.2 Endüstriyel Yerleşim**

Kıyı bölgeleri, nakliye işlemlerinin daha düşük maliyetle deniz yoluyla sağlanması, deniz suyunun işletilmesi veya soğutma amaçlı kullanılması ve bu bölgelerdeki nüfus yoğunluğunun fazla olması gibi nedenlerden dolayı endüstriyel açıdan çekici yerlerdir.

Kıyı yerleşimine yönelik yoğun endüstriler geniş ve farklı problemlere sebep olmaktadır. Açılan her yeni fabrika kara, deniz ve hava taşımacılığı üzerinde giderek artan bir baskı oluşturmaktadır. Ayrıca denizin doldurulmasıyla oluşturulan deniz duvarları, rıhtımlar ve fabrika binaları doğal ortamları yok etmektedir.

Kıyı bölgesinde yapılan fabrikalardan kaynaklanan atık sular kıyı ekosistemi üzerinde olumsuz etkilere neden olur. Bu etkiler oldukça küçük bozulmalardan (geçici lokal bulanıktaki artış) daha büyük bozulmalara (zehirli atıkların deşarj edilmesi sonucu oluşan kirlilik) kadar artış gösterebilir (Karaman 2003).

### 2.8.3 Kara Taşımacılığı

Karaman (2003)'ün bildirdiğine göre; araç yolları, köprüler ve diğer taşıma alt yapıları kıyı boyunca özel problemler oluşturmaktadır. Bu yapılar denizleri kirletmekte ve doğal su akımlarına zarar vermektedir. Kıyı bölgesi bu yol üzerinde gelişme göstereceğinden buralardaki yerleşim yerleri, kıyı kaynaklarının korunması göz önüne alınarak dikkatlice planlanmalıdır. Bu karmaşık alt yapının hazırlanmasında planlayıcıların gelece yönelik doğru tahminleri kıyının gelişimine yön verecektir.

### 2.8.4 Deniz Balıkçılığı ve Kültür Balıkçılığı

Kıyısız yenilenebilir kaynaklar öncelikli olarak, ticari, kişisel geçim sağlamak amacıyla ve rekreasyonel balıkçılık sektöründe kullanılmaktadır. Claudet ve ark. (2006)'ya göre son yıllarda aşırı avlanma nedeniyle balık miktarı oldukça azalmıştır. Bunun yanı sıra balıkçılık sektöründe kullanılan araçlar nedeniyle balık habitatları zarar görmüş ve makrobentik organizmalar (deniz tabanı içinde, üstünde ve yakınında yaşayan ve birçok kuş, balık ve diğer omurgalı türlerin besin zincirinin bir parçası olan tüm organizmalar) alandan uzaklaştırılarak deniz tabanı çeşitliliği etkilenmiştir.

Kıyısız alanlarda yapılan kafes balıkçılığında ise çevreye yayılan çözülebilir metabolizma artık ürünleri olan dışkı ve salgılar ile tüketilemeyen yemler için, su kolonu alıcı ortam oluşturur ve belli oranlarda besin tuzu deşarjına ve özellikle dip sularda çözülmüş oksijenin azalmasına neden olmaktadır (Demirak ve ark. 2004).

Ülkemizde, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı tarafından faaliyetlerine izin verilen Deniz Kültür Balıkçılığı (DKB) işletmeleri sayısı 301 adettir. Türkiye'de ki DKB yetiştiricilik işletmeleri halen, Antalya, Aydın, Balıkesir, Çanakkale, Edirne, Hatay, İzmir, Mersin, Muğla, Ordu, Rize ve Trabzon illerinde faaliyet göstermektedir. Çiftliklerin illere göre dağılımı Çizelge 2.5'de gösterilmektedir (Bahar 2007).

Ülkemizde, turizmciler ile DKB yetiştiricileri arasında kıyı alanlarının kullanımı konusunda anlaşmazlıklar söz konusudur. Turizmciler, kafeslerin kıyıya çok yakın olması nedeniyle turizm için kullanılacak alanların kirlendiğini ve görüntü kirliliğine neden olduğunu ileri sürmektedir. Bu amaçla uzak deniz balıkçılığının (off-shore) yapılması konusundaki görüşler yapılan Turizm Şuralarında gündeme gelmiştir (Bahar 2007).

Avrupa'da bu konudaki gelişmelere örnek olarak ekosistem tabanlı balıkçılık işletmeciliği verilebilir. Amerika Birleşik Devletler Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi

(NOAA) tarafından ekosistem tabanlı balıkçılık işletmeciliğinin korunmuş deniz alanlarındaki girişimlerle kıyı ve okyanus alanlarını bir araya getirerek yönetim tekniği oluşturmak adına bir fikir ileri sürmüştür. Bu da Bütünleşik Kıyı Yönetimi kapsamında kurumlar ve sektörler arasındaki koordinasyonun sağlanması ile mümkün olacaktır (Cheong 2008).

Çizelge 2.5 Türkiye’de faaliyet gösteren çiftliklerin illere göre dağılımı ve yıllık üretim kapasiteleri (TÜGEM 2007)

<b>Yetiştiricilik Yapılan İl</b>	<b>Çiftlik Sayısı</b>	<b>Yıllık Üretim(Ton)</b>
Antalya	8	5070
Aydın	15	526
Balıkesir	1	30
Çanakkale	3	1150
Edirne	1	100
Hatay	1	561
İzmir	67	11860
Mersin	4	600
Muğla	189	62887
Ordu	6	1160
Rize	4	1250
Trabzon	2	1000

### **2.8.5 Kıyılarda Ormancılık, Petrol ve Madencilik,**

Kıyı alanları ve ormanlar, bir tabii servet ve doğal kaynak olması nedeniyle Anayasa tarafından özel anlamda hukuki düzenlemeye konu olmuştur. Kıyı ve orman alanları devletin hüküm ve tasarrufu altındadır (Anayasa mad. 168). Her iki alan toplumsal açıdan çeşitli fonksiyonlara sahip özel nitelikli alanlardır. Bu nedenle, kıyı ve orman alanlarının taşıdıkları sosyo-ekonomik önem ve kamu yararı ile yakın ilişkisi dikkate alınarak, hemen her ülkede diğer taşınmazlardan farklı düzenlemeye ve hukuki rejime tabi tutulmuştur. Anayasa’ya göre,

kıyı ve ormanlar tabii servetler arasında yer almış kamu niteliği ön plana çıkarılarak, söz konusu alanlar üzerinde kamu mülkiyetinin bulunduğu, nitelikleri gereği özel mülkiyete konu olamayacakları, zaman aşımıyla iktisap edemeyecekleri genel hukuk güvencesi olarak kabul edilmiştir (Doğan ve ark. 2005).

Bill ve Mermert (2002)'e göre kıyısız alanlarda yapılan ormancılık faaliyetleri sadece orman alanına değil yakın çevresine de zarar vermektedir. Ormancılık faaliyetleri nedeni ile artan erozyon su kalitesini düşürmekte ve meydana gelen iklim değişikliği nedeni ile ekosistem olumsuz etkilenmektedir.

Petrol ve gaz ürünleri kıyı alanlarında aşırı miktarda tüketilen ve kıyı ülkelerinin en önemli gelir kaynakları arasındadır. Petrol ve gaz kaynakları ile ilgili tesisler hem ticari hem de rekreasyonel balıkçılık sektörlerini etkileyerek görsel kirlilik yaratmakta ve rekreasyonel potansiyeli azaltmaktadır. Örneğin; petrol endüstrisi arama ve çıkarma faaliyetleri sonucu Louisiana'nın kıyı alanlarında binlerce kanal kazılmıştır. Kanallar, sulak alanlarda tuzlu su yürütmesine yol açarak iç bölgelerdeki tuzluluk seviyesini değiştirmiş, meydana gelen seller sonucunda da erozyonun artmasıyla ekosistem üzerinde zararlı etkilere yol açmıştır. Ayrıca petrol işletmelerinin ve boru hatlarının yerleşimi, sulak alanlardan çıkarılan materyallerin kıyılara boşaltılmasına yol açarak flora ve fauna üzerinde olumsuz sonuçlar yaratmıştır. (Duxbury ve Dickinson 2007). Patlama ve petrol akıntısı riski de, bu endüstri alanı açısından önemli bir çevresel problemdir.

Petrol sızıntıları; kaza yapan gemiler, petrol sondajı, sınıtına suyunun pompalanması gibi nedenlerle olmaktadır. Acil önlem planlarının uygulanması sızıntı etkilerini büyük oranda engellemektedir. Kaynaklar tükendiği zaman bu tesislerin kaldırılması da sorunlara yol açtığı için, faaliyetlerin çeşitli denizel ve kıyısız parametreler incelendikten sonra hayata geçirilmesi gerekmektedir (Kay ve Adler 2000).

#### **2.8.6 Sulak Alanlar ve Tarım**

Sulak alanlar çoğunlukla otlak olarak veya tarımsal amaçlı olarak kullanılmaktadır. Bu alanlar sülfatlı topraklara sahip olduklarından tarım faaliyetlerinden yeterli verim alınamamaktadır.

Kıyılardaki kumullar ve sulak alan sistemleri, flora ve yaban hayatı için olduğu kadar, tarımsal kullanımlar içinde büyük önem taşımakta böylelikle bu alanların planlı yönetimi zorunlu olmaktadır (Clark 1992).

Tarımsal aktivitelerin yapılabilmesi için tarımsal ürün yetiştirmeye uygun alana gereksinim vardır. Kıyı bölgelerine bakıldığında, akarsularla üst havzadan taşınarak biriktirilmiş çökellerin oluşturduğu derin oluşumlu allüviyal ovalar, tarımsal üretim için değerli bir potansiyel yaratmaktadır. Ancak kıyı alanlarında yapılan tarım için bir dizi kısıtlamaların olduğu da gerçektir. Bunlar, denize yakınlıktan kaynaklanan deniz etkisi, lokasyon ile ilgili sorunlar, genişleme ve yayılma için fiziksel mekan sınırlaması olarak özetlenebilmektedir. Drenaj sorunları, toprak tuzluluğu, nehir akışları ve yüzey sularının oluşturduğu etkiler, hava ile taşınan deniz tuzu etkisi, kıyı erozyonu sonrasında suların iç alanlara kadar ilerleyerek oluşturduğu tehditler, aşırı nem ve sıcaklık nedeniyle ortaya çıkan ve kolayca yayılabilen bitki hastalık ve zararlıları bu alanlarda tarımı zorlaştıran etmenlerdir (Yılmaz ve ark. 2001).

Tüm ekosistemler için geçerli olmak üzere kıyı ekosistemlerinin ve sulak alanların da zarar görmemesi adına bu alanların korunmasına yönelik çalışmaların yapılması gerekmektedir.

### **2.8.7 Turizm, Rekreasyon ve İkinci Konutlar**

Turizm, Milletler Cemiyeti tarafından yapılan ve OECD Turizm Komitesinin kabul ettiği tanıma göre, sadece tüketime yönelik, para kazancına dayanmayan yolculuk ve konaklamanın bir sonucudur. Turizm, basit bir şekilde insanların çeşitli nedenlerden dolayı (tatil, dinlenme, eğlence vb.) yaşadıkları yerlerden geçici bir süre için başka yerlere uzaklaşması olarak da tanımlanabilir (Korça 1989).

Uluslararası ve yerel turizm, çoğunlukla kıyı bölgelerinde yoğunlaşarak gelişmekte olan bir endüstridir. Bir çok gelişmiş ülke turizmi yabancı gelir kaynağı olarak görmekte ancak sürdürülebilirlik planları ve iyi yönetim konusunda yetersiz kalmaktadır. Eğer iyi yönetilebilirse turizm çevresel açıdan en uygun endüstri haline gelebilmektedir. Turizmin iyi idare edilemediği, bölgedeki doğal kaynakların ve yerel ekonominin zarar gördüğü bir çok örnek olmasına rağmen, gelişmenin devamlı olduğu yerel topluluklar için yarar teşkil eden başarılı örneklerde mevcuttur (Üzmez 2006).

Turizmin gelişmesinin, Ülkemizde çok hızlı bir şekilde meydana gelmesiyle, planlama, teknik alt yapı ve işletme sistemlerinin yasal, yönetsel ve politik yapının bu gelişmeye ayak uyduramaması, çevreye etkilerin çarpıcı bir şekilde ortaya çıkmasına neden olmuştur. Turizm alanlarında görülen mevsimsel nüfus artışlarından dolayı, mevcut alt yapının yeterli olmayışı nedeniyle oluşan deniz ve yer altı suyu kirlenmesi, çöplerin neden olduğu kirlilik, gürültü,



trafiğin artışı ve hava kalitesinin bozulması, peyzaj tahribi ve betonlaşma ile gelen görsel kirlilik bu tür etkilerin başlıcalarındandır.

Kontrolsüz bir şekilde gelişen turizm ekoloji üzerinde de etkilerini gösterir. Deniz kirlenmesi sonucu, su ortamındaki ekolojik dengenin bozulması, ötrofikasyon sürecinin hızlanmasına neden olur. Kıyılardaki yapılaşma, plaj erozyonu ve kumul stabilizasyonunun bozulması ile beraber endemik bitki türleri dahil flora ve fauna üzerinde de yıkıcı etkiler yaratmıştır (Ongan 1997).

Aron (1997) rekreasyonu; “günlük yaşamın sıkıcı, disiplinli, tekdüze geçen çalışmalarından sonra, insanların sevdiği, ilgi duyduğu bir işle uğraşması, yıpranan vücutlarının yenilenmesi ve enerji kazanması ile verimli bir çalışma evresi için yaptıkları hazırlık olarak tanımlamaktadır. Turizm ve rekreasyon, kaynakta birleşen, amaçta farklılık gösteren iki değişik hareket biçimidir. Turizm, rekreasyon olgusuna ekonomik faktör ile yaklaşım biçimidir (Doğan ve Erginöz 1997).

Ülkemizde turizm ve rekreasyon alanları incelendiğinde karşımıza çıkan önemli sorunlardan biride ikinci konut yapılaşmalarıdır. Kılıçaslan (1999)’a göre ekolojik dengenin bozulabileceği göz ardı edilip, doğayla iç içe olma arzusu adına, ikinci konutların kıyılara yönlendirilmesi, insanları oraya çeken özelliklerin tüketilmesine, bunun sonucunda da taşıma kapasitesinin sınırlarını zorlayan, büyük kentlerde rastlanan çarpık kentleşme, betonlaşma gibi söylemlerin kıyı kentlerinin gündemine girmesine neden olmaktadır.

İkinci konutların genellikle yaz aylarında kullanılması kıyı bölgelerinde bir çok sorunu öne çıkarmaktadır. Türkiye’de nüfus sayımları kış aylarında yapıldığı için bütçeden kış aylarındaki nüfus sayımına göre ödenek alan belediyeler yaz aylarında katlanan nüfus karşısında yetersiz kalmaktadır (İrtem ve Karaman 2004). Büyük yatırımlar gerektiren içme suyu, kanalizasyon, arıtma tesisleri, elektrik şebekeleri gibi yapılarda nüfus farklılığından dolayı çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Böylelikle kış aylarında verilen hizmet ve işçi sayısı ile yaz aylarındaki nüfusun ihtiyacı karşılanamamaktadır.

### **2.8.8 İnsan Kullanımının Etkileri**

Kıyılarda, evsel ve endüstriyel atıkların, sızıntı sularının oluşturduğu kirlenme kullanıcılar açısından oldukça yüksek risk oluşturmaktadır. Hill (2004)’ e göre kirlenmeye sebep olan ana etmenler, kentsel ve endüstriyel yerleşimlerden kaynaklanan su kalitesinde azalma, petrol kirliliği, zararlı atıkların taşınması ve atıkların denize boşaltılması şeklinde sınırlandırılabilir.

Dünya'daki kıyı sorunları incelendiği zaman, özellikle kentsel yerleşimlere yakın alanlarda, su kalitesinde bozulmalar gözlenmektedir. Su kalitesindeki bozulmalar sonucunda flora ve fauna etkilenerek bazı türler yok olur ve istenmeyen zararlı algler oluşur. Yeterince arıtılmamış endüstriyel atık sular nedeniyle oluşan algler çoğalarak sudaki oksijen miktarını azaltmakta, kötü kokularla birlikte istenmeyen görüntülerin oluşumuna neden olmaktadır (Kay ve Adler 2000).

Petrol sızıntıları, yönetimdeki güçlük ve uzun vadedeki etkileri nedeniyle kıyılarda kirlenmeye neden olan en önemli sorunlardan birisidir. Sızıntılar, kaza yapan gemiler, petrol sondajı, sintine ve balast sularının pompalanması gibi nedenlerle ortaya çıkmaktadır. Sızıntılar ve zaman zaman meydana gelen kazalar sonucu oluşan kirlilik, deniz memelileri, balıklar ve diğer deniz canlıları üzerinde hidrokarbon zehirlenmesine yol açmaktadır. Tehlikeli maddeleri taşıyan gemilerin neden olacağı kazaları önlemek amacıyla başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Avrupa Birliği İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) olmak üzere pek çok uluslararası kuruluş, kıyı devleti ve liman devleti kontrol ve denetimlerinin güçlendirilmesi yönünde yoğun çalışmalar yapmakta ve bu gelişmeler ülkemiz tarafından da yakından takip edilmektedir (Onur 2004).

Atık depolama merkezleri yetersiz olan ve radyoaktif atıklar gibi bir takım atıkların yakınlarında depolanmasına karşı çıkan ülkeler için deniz, atıklardan kurtulmanın ucuz ve kolay yolu olarak görülmektedir. Bu yöntem ucuz maliyeti ve daha az bakım gerektirmesi nedeniyle özellikle gelişmekte olan ülkelerde tercih edilen bir yöntemdir. MARPOL gibi uluslararası anlaşmalar, atıkların denize dökülmesini yasaklamaktadır. Radyoaktif atıklar kıyı ve çevresinde uzun vadede zararlı etkiler yaratmaktadır (Dölgen ve Alpaslan 1997).

### **2.8.9 Kıyılardaki Tehlikeler ve İklim Değişikliği**

Kıyılar doğal kuvvetlerin etkisi altındaki dinamik yapılardır. Fırtınalar, kasırgalar, tsunami tehlikesi kıyı yerleşimlerini sürekli tehdit etmektedir. Kıyı bölgelerindeki fırtınalar, artan dalga enerjisi sonucu meydana gelen erozyonla kıyı topraklarının ve bitki örtüsünün yok olmasına, deniz kabarması sonucunda da içteki sulak alanlara doğru tuzlu su akışına neden olur (Duxbury ve Dickinson 2007). Owen (1989)'a göre bu tip doğal afetlerin tehlikelerinden korunmak için yapılacak kıyı koruma yapılarında öncelikle hidrolik yapı iyi tanınmalı ve daha sonra da bu bilgi doğrultusunda dayanıklı yapılar inşa edilmelidir (Bozkırlı 2006).

Küresel iklim değişikliği nedeni ile kıyı alanlarındaki fırtınaların artması beklenmektedir. Karbondioksit ve metan gazı gibi sera gazlarının açığa çıkması iklim

değişikliğini bunun sonucunda da küresel ısınmayı önemli ölçüde etkilemektedir. Küresel ısınma ile birlikte meydana gelen okyanusların ısınması, buzulların erimesi gibi değişimler kıyı alanlarında bir takım sorunlar oluşturur. Kıyı koruma yapıları deniz seviyesi sabit olduğu varsayımıyla inşa edildiği için yükselen deniz seviyesi sonucunda bu yapıların işlevleri de etkilenmektedir (Philips ve Jones 2006).

Kıyı plancıları küresel ısınma nedeniyle kıyılardaki sürdürülebilirlikle ilgili büyük sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu konudaki en önemli problemlerden biri de iklimle ilgili kesin bir tahmin yapılamamasıdır. Atmosferdeki değişim nedeniyle ortaya çıkan tehlikeler belirgin olmasına rağmen kesin bir sonuç için yeterli olmamaktadır.

Kıyılarda meydana gelen fırtına, sel gibi tehlikelere ve yeni oluşacak potansiyel risklere karşı etkin bir sorumluluk gerekmektedir. Bu sorumluluk afetlerin etkilerini engellemek için teknik ve bilimsel bilgiyi de beraberinde getirir. Kıyı yöneticileri bu tür problemleri afetler olmadan önce ve olduktan sonraki düzenlemeler yoluyla ele almıştır. Meydana gelebilecek etkileri gidermek için koruyucu ve önleyici tedbirler yaratmak amacıyla yönetmeliklerde düzenlemeler yapılmalıdır. Bu düzenlemeleri ve beraberindeki karmaşık toplum dinamiklerini anlamak için yönetimde güçlü bir alt yapıya sahip olmak gereklidir. Örneğin; iklim değişikliği nedeniyle kıyılardaki sorunların çözümleri sadece bilimsel bilgi gerektirmeyip aynı zamanda yerel toplulukların adapte olması için gerekli tedbirleri de içermelidir. Bu da ekonomik, yasal ve kurumsal bağlamda etkin bir anlayış ile yerine getirilebilir. Kıyı tehlikelerinin iyileştirilmesi sosyal ve kurumsal yapıların sorumluluğu ile birlikteliğine bağlıdır (Cheong 2008).

#### **2.8.10 Liman ve Deniz Taşımacılığı**

Kıyılar toplumlar tarafından çeşitli şekillerde kullanılmakla birlikte en geniş kullanımı deniz ticareti, turizm ve balıkçılık gibi amaçlarla olmaktadır. Bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için kullanılan gemiler ve küçük tekneler (yatlar, balıkçı tekneleri vb.) dalga ve akıntı etkilerine karşı korunmuş bölgeler ararlar. Bu tip tabii veya yapay olarak korunmuş bölgelere “Barınak” adı verilir. Korunmuş bölgelerde eğer gemilerin çeşitli ihtiyaçları karşılanıyorsa, bakım ve onarımları yapıyor ve inşa ediliyorsa, yükleme-boşaltma hizmetleri veriliyorsa ve depolama imkanları mevcutsa bu tip bölgelere “Liman” adı verilir (Kapdaşlı 1992).

Dünya ticaretinin %90'lara varan bölümünün deniz yolları ile gerçekleştirildiği göz önüne alındığında deniz yollarını kullanmadan kıtalararası ticaret yapmanın imkansız olduğu

görülmektedir. Hiç kuşkusuz sanayinin ve endüstriyel gelişmenin en önemli unsuru dış ticaret, dış ticaretin ise en önemli alt yapısı limanlardır (Oral ve Deveci 2004).

Liman işletmeciliği, yat turizmi, yatçılık ve yat limanları son 30 yılda bütün kıyı ülkelerinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Ülkemizin sahip olduğu doğal ve tarihsel zenginlikleri ile deniz taşıma ve güvenliği açısından elverişli coğrafyası, meteorolojik ve oşinografik şartları sayesinde dünyadaki bu gelişimin içinde yer almaktadır.

Limanlar genelde ulaştırma zincirinin bir halkası olup bölgedeki endüstrinin büyümesine ve ticaretin gelişmesine yardımcı olurlar. Sağlıklı bir ekonomik gelişmeden söz edebilmek için, liman ve hinterlandını birbirinden ayrı düşünmek olanaklı değildir. Gerçektende liman ve sanayi kavramlarının birbirine hayat veren unsurlar olduğu, liman faaliyetlerinin olduğu yerlerdeki sanayinin de büyük ve hızlı bir gelişme gösterdiği bilinmektedir. Başka bir deyişle limanın olduğu yerlerde sanayi gelişecek, sanayinin ve denizin olduğu yerlerde de liman gerekecektir (Çakmak 2001) .

Deniz ticaretindeki artışa paralel olarak limanların gördükleri fonksiyonlarda artmıştır. Limanları fonksiyonlarına göre aşağıdaki şekilde guruplara ayırmak mümkündür.

- a. Ticari Limanlar
- b. Askeri Limanlar
- c. Gemi Yapım ve Onarım Limanları
- d. Balıkçı Barınakları
- e. Yat Limanları

Limanların bu fonksiyonlarla kullanımından ve denizlerde gerçekleştirilen faaliyetlerden dolayı deniz taşımacılığı etkilerinden oluşan:

- ❖ Yükleme, boşaltma işlemleri yada temizlik işlemleri sırasında oluşan,
- ❖ Gemilerin kendi yakıtlarını alımları sırasında oluşan,
- ❖ Gemilerin pis sularının ve lağım sularının denize boşaltılmasından,
- ❖ Gemi sintine ve kirli balast suyu gibi atıkların denize boşaltılmasından,
- ❖ Gemilerin yasal yada yasal olmayan bir biçimde yük olarak taşıdıkları tehlikeli maddelerin yada tehlikeli atıkların denize boşaltılması yada dökülmesinden,
- ❖ Kaza sonucu petrol yada diğer tehlikeli maddelerin denize dökülmesi ile oluşan,
- ❖ Su ürünleri üretilmesi ve su ürünlerinin avlanması sonucu oluşan,
- ❖ Askeri etkinlikler sonucu oluşan,

kirlenmeler gözlenmektedir (Karaman 2003).

Deniz çevresinin uluslararası düzeyde korunması ve muhafazasına ilişkin olarak çok sayıda sözleşme, eylem planı, bildirme ve karar kabul edilmiştir. Denizler için temel yasa olarak kabul edilen 1982 BMDHS’de (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) deniz çevresinin korunması ve sürdürülebilir kullanıma ilişkin evrensel düzeyde kabul edilen kurallara yer verilmektedir. 1982 BMHS ile devletlere yönelik üç temel yükümlülükten söz edilebilir. Öncelikle devletler deniz çevresini kirletmemek ve kendi tabiiyeti altındakilerin kirliliğe yol açacak davranışlarına izin vermemek zorundadırlar. İkinci olarak, küresel ve bölgesel düzeyde işbirliği yapmak, çeşitli kural, düzenleme ve standartların oluşturulmasına katkıda bulunmak durumundadırlar. Üçüncü olarak ise devletler deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası çevre standartlarını, kendi ulusal hukuk düzenlerine aktarmak, bu konuda gerekli yasal düzenlemeleri yapmak ve uygulamakla yükümlüdürler.

Türkiye BMDHS’ne taraf olmamakla birlikte, sözleşmenin deniz çevresinin korunmasına ilişkin düzenlemeleri konusunda olumsuz bir tutum içinde görünmemektedir. Türkiye’nin sözleşmeyi kabul etmemiş olmamasının sebebi, deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümler açısından değil, esas olarak karasularının genişliği ve deniz hukuku uyumsuzluklarında zorunlu yargı yetkisine ilişkin düzenlemeler bakımındandır. Uygulamada Türkiye deniz çevresinin korunmasına ilişkin bir çok sözleşme ve programın içerisinde yer almaktadır. Bu sözleşmeler;

- Marpol 1973/78 “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi”
- 1972 “Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme”
- 1973 CITES “Nesli Tehlikede Olan Yabani Hayvan ve Bitki Türlerinin Uluslararası Ticaretine İlişkin Sözleşme”
- 1989 “Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi”
- OPRC “Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine İlişkin Sözleşme”
- 1972 “Stocholm Bildirgesi”
- 1992 “Rio Bildirgesi”
- CLC-92 “Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi”
- Gündem 21 Belgesi (Güneş 2004).

MARPOL 1973/78 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme:

Gemilerle taşınan petrol ve türevleri gibi zehirli sıvılarla oluşan kirliliğin önüne geçmek için 1974 yılında Gemilerin Neden Olduğu Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL) kabul edilmiştir. Bu sözleşmeye 1978 yılında işlerlik kazandıran ekler getirilmiştir. Bu ekler şunlardır;

- I. Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol ve Petrol Türevi Maddelerle Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kurallar
- II. Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Zehirli Sıvı Madde Atıkları ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kurallar
- III. Denizlerin Gemilerle Taşınan Ambalajlanmış Zararlı Maddelerle Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kurallar
- IV. Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Pis Sular ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kurallar
- V. Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Çöpler ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kurallar
- VI. Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kurallar (MARPOL 73/78).

Ülkemiz, MARPOL 73/78 Sözleşmesine 24 Haziran 1990 tarihinde taraf olmuştur. Ancak bu sözleşmenin bütün Eklerine taraf olmayıp, Sözleşmenin “Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol ve Petrol Türevi Maddelerle Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kuralları” içeren I’nci Ekine, “Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Zehirli Sıvı Madde Atıkları ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kuralları” içeren II’nci Ekine, Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Pis Sular ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kuralları içeren IV. ekine ve “Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Çöpler ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kuralları” içeren V’nci ekine taraf olmuştur. Ancak Sözleşmenin III ve VI nolu Eklerine henüz taraf olmamakla beraber taraf olma çalışmaları sürmektedir.

MARPOL 73/78 Sözleşmesinin, “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kuralları” içeren VI. Ek’i 19 Mayıs 2005 tarihi itibariyle yürürlüğe girmiş olup, Ülkemizce taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir. MARPOL 73/8 Sözleşmesinin VI. Ek’i gereğince, Kuzey Denizi, İngiliz Kanalı ve Baltık Denizi kükürt oksit yayılım kontrol alanı olarak belirlenmiştir. Bu deniz alanlarında sefer yapan gemilerin kullanacakları yakıtın kükürt veya sülfür oranı, diğer deniz alanlarında sefer yapan gemilerin kullandığı yakıtın

içermiş olduğu % 4'lük oranın aksine, % 1.5 olmak zorundadır. Gerek gemilerin bacalarından gerekse sanayi tesislerinin veya binaların bacalarından atmosfere karışan karbon monoksit gazı havanın nemi ile birleşerek yeryüzüne asit yağmuru şeklinde düşmektedir. Asit yağmurları tabiattaki yeşil alanların yok olmasına sebep olduğu gibi eriştiği su ortamının asiditesini bozarak canlı yaşamını da olumsuz yönde etkilemektedir. Yine, MARPOL 73/78 Sözleşmesinin VI. Ek'i gereğince, gemilerde yakılan yakıtların gemi bacalarında oluşturduğu kurum gibi kimyasal yakıt atıklarının gemilerin sökümleri esnasında etrafa yayılmaması için, gemi söküm tesislerinde, gemilerin sökülmeden önce bacalarındaki kurumları temizlemek amacıyla baca temizleme tesislerinin kurulmasını zorunlu kılınmaktadır.

MARPOL 73/78 Sözleşmesinin Eklerinde yer alan hükümler ile ilgili çalışmalar, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun bir alt komitesi olan Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (MEPC) dönem toplantılarında ele alınmakta olup, bu toplantılara ülkemizi temsil eden ilgili kurum ve kuruluşlar ile Denizcilik Müsteşarlığı'ndan yetkililer katılmaktadır ([www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr) 2009).

MARPOL 73/78'e göre gemilerde oluşan katı ve sıvı atıklar şunlardır;

- a. Tanker ve tanker dışındaki diğer gemilerin makine dairelerinden oluşan sintine suları,
- b. Ham petrol ve petrol tankerlerinde taşınan yüklerden dolayı oluşan petrol kaynaklı atıklar. Bu atıklar; kullanılmış yağlama yağı, kirli balast suyu, fuel-oil atıkları, petrollü tank yıkama suları, petrollü sintine suları, petrollü çamur kalıntıları,
- c. Kimyasal tankerler ile taşınan zehirli sıvı yüklerden oluşan atıklar,
- d. Tüm gemilerde oluşabilen lağım atıkları. Bu atıklar gemide atıkları parçalayıcı sistemler varsa açık denize basılabilmekte aksi durumda alım tesislerine verilmesi gerekmektedir.
- e. Tüm gemilerden kaynaklanan katı çöpler. Gemi işlemleri sonucunda oluşan çöpler (boya kalıntıları, ambalaj malzemeleri, yük paletleri, balık ağları, vb.) ile diğer çöpler olarak iki gruba ayrılmaktadır (MARPOL 73/78).

MARPOL 73/78 Sözleşmesi, taraf ülkelere limanlarına gelen gemilerin katı ve sıvı atıklarını almak üzere atık kabul tesisi oluşturma zorunluluğu getirmiştir. Denize dökülmesi yasaklanan atıklar, limanlardaki atık kabul tesislerine boşaltılmak üzere gemilerdeki tanklarda biriktirilecek ve bu atıklar geminin gittiği limandaki atık kabul tesisine boşaltılacaktır.

Limanlardaki atık kabul tesisleri farklı nitelikte ve farklı kapasitededirler. Liman atık kabul tesislerinin büyük bir bölümü sintine ve balast suyunun alınmasına yöneliktir. Arıtma

yapılmayan atık kabul tesislerinde, sintine suları gemilerden alınıp karadaki tanklara taşınmakta, sintine suyu içindeki yağ ve su tanklarda dinlendirilerek ayrıştırılmaktadır. Ayrıştırılan sintine suyunun yağı özel sektör kuruluşlarına satılmakta, ayrıştırılan su ise denize basılmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) kurucu üyesi olan Türkiye, liman ve terminallerdeki atık alım tesislerinin artırılması ve iyileştirilmesi için hemen harekete geçmelidir. Çünkü liman ve terminallerdeki mevcut atık alım tesisleri yetersizdir ve bunun sonucu olarak atıklarını veremeyen gemiler atıklarını Türk karasularına boşaltmaktadırlar (Satır, Alkan 2004).

### **3. MATERYAL VE YÖNTEM**

#### **3.1 TEKİRDAĞ İLİ VE TEKİRDAĞ AKPORT LİMANI**

#### **3.2 Tekirdağ İli**

##### **3.2.1 Tarihçe**

Eski ismi Bizanthe olan Tekirdağ'ın Antik Çağdaki ismi Rhaidestos, Roma Çağında Rhadestus, Orta Çağda Rodosto'dur. XIV. YY' da kenti ele geçiren Osmanlılar bu ismi Rodosçuk olarak değiştirmişlerdir. XVIII. Yüz yıldan sonra kente kuzeybatısında bulunan Tekfur (Ganos) Dağı'ndan ötürü Tekfur Dağı adı verilmiş, Cumhuriyetin ilk yıllarında da Tekirdağ olarak değiştirilmiştir.

Tekirdağ, Türkiye'nin Kuzeybatısında, Marmara Denizinin Kuzeyinde, tamamı Trakya topraklarında yer alan üç ilden biri, ayrıca Türkiye'de iki denize kıyısı olan altı ilden biridir. Tekirdağ 41° 34' 52"- 41° 35' 28"- 40° 32' 23" kuzey enlemleri ile 28° 09' 14"- 26° 42' 42"- 28° 08' 34"- 26° 54' 24" doğu boylamları arasındadır. 6.313 km<sup>2</sup> yüz ölçümüne sahip ilin denizden yüksekliği 0-200metre arasındadır. İl doğudan İstanbul'un Silivri ve Çatalca, kuzeyden Kırklareli'nin Vize, Lüleburgaz, Babaeski ve Pehlivanköy, güneyden Marmara Denizi ve Çanakkale'nin Gelibolu ilçesi ile çevrilidir. Kuzeydoğu'dan Karadeniz'e 1,5 km'lik bir kıyısı vardır. Ergene Havzası'nın güney kesimindeki en büyük kent olan Tekirdağ, Güney Ergene yöresinden ve kuzeyden gelen yolların Marmara Denizi'ne ulaştıkları yerde, geniş bir körfez kıyısına kurulmuştur ([www.tekirdag.bel.tr](http://www.tekirdag.bel.tr) 2009).



### 3.2.2 Jeolojik Yapı

Tekirdağ'ın jeolojik yapısı oldukça gençtir. I. zamanda il alanı denizlerle kaplıdır. Bu arada aşınmalar nedeniyle denizlerin dibinde karasal kökenli tortular oluşmuştur. II. zamanda Alp kıvrımlarının etkisiyle Kuzey Anadolu Dağları ile birlikte Tekir Dağları oluşmuştur. Daha önceden oluşmuş olan eski temel ve tortul tabakalar da yer yer kırılmış ve kıvrılmıştır. III. zamanın sonunda neojende Tekir Dağ'ı yeniden alçalmış ve düzleşmiştir. Bu dönemde Ganos ve Kuru Dağ'ının kuzeyine uzanan platoda gre ve marnlar birikmiştir. İl, günümüzdeki görüntüsünü IV. zamanda almıştır. Anadolu ve Trakya yükselirken, Ege, Marmara ve Karadeniz havzaları alçalmıştır. Topraklar genel olarak kil içeren ve çimentolaşmış grelerden oluşur.

### 3.2.3 Deprem Durumu ve Tektonik

Tekirdağ, Karlıova'dan başlayan Erzincan, Niksar, Ladik, Gerede, Bolu, Sakarya, Marmara Denizi'ni takiben Saroz Körfezine ulaşan yaklaşık 1.200 km boyunda 100-15.000 metre genişliğinde pek çok sayıdaki faylardan oluşan Kuzey Anadolu Fay (KAF) sonu yakınında yer almaktadır. Tekirdağ ili sınırları içerisinde depreme neden olabilecek faylar; Saroz-Gaziköy fayı ile Marmara Denizi'nde bulunan çukurlukların kenarlarında yer alan fay parçalarıdır. Saroz-Gaziköy fayı yaklaşık 50 km boyunda olup Kavak, Yeniköy, Gölcük, Yayaköy, Güzelköy ve Gaziköy yerleşim yerlerinden geçmektedir. Geçmişte birçok depreme neden olan fay son olarak 09.08.1902 tarihinde 7,3 büyüklüğünde depreme neden olmuştur. KAF zonunun bir bölümünü oluşturan Marmara Denizinin içerisinde bulunan çukurlukların kenarlarında yer alan fay parçaları bağımsız ama sistemle beraber çalışırlar. Bugün çok sayıdaki araştırmacının görüşüne göre KAF zonunu oluşturan parçalarda şiddeti 6,6'dan büyük depremlerin oluşması 250-350 yılda bir, şiddeti 5,4-6,6 arasında kalacak depremler 150-200 yılda bir ve daha küçük şiddetteki depremlerin ise 50-60 yılda bir tekrarlanacağı varsayılmaktadır. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 18.04.1996 tarihli "Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası"na göre Mürefte, Şarköy ve Barbaros I. derece deprem kuşağında yer aldığından özellikle bu yerleşim yerlerinde yapılan yapılarda deprem yönetmeliğinde belirtilen hususlara dikkat edilmesi gerekmektedir.

### 3.2.4 Kıyı Şekilleri

Tekirdağ güney sınırı boyunca uzanan Marmara Denizi'nin 133 km kıyısı bulunmaktadır. Ayrıca Karadeniz'e de 2,5 km kıyısı vardır. Marmara kıyıları, dar ve küçük kıyı ovaları bir tarafa bırakılacak olursa genellikle yüksek kıyılardır. Tekirdağ kıyılarının tek doğal limanı Marmara Ereğlisi'dir. Marmara Ereğlisi bir yarım ada konumundadır. Doğusunda Marmara Ereğlisi limanı 1600 m çaplı bir yarım daire biçimindedir. Ağzı poyraza açık, diğer rüzgarlara kapalıdır. Şiddetli Rodos ve diğer batı rüzgarlarından korunmak için teknelerin sığındığı bir limandır.

Tekirdağ ilinin Marmara Ereğlisi-Kumbağ arasındaki kıyı kesimi genelde alçaktır. Bu kıyılardaki plajlar daha çok kum taşlarının aşınım ve çözünmesinden oluşan kumulların birikiminden meydana gelmiştir.

Barbaros kıyıları deniz ve akarsu aşındırmasına uğramış falezli kıyılara güzel bir örnektir. Bu falezler Barbaros deresinin ağzından 200-300 metre güneyindedir. Denizden yüksekliği 10-12 metre kadardır. Tortul katmanlardan oluşmuş falezlerde tabakalar belirgindir. Bu tabaklar arasındaki dayanıklı kısımlarda peri bacası oluşmuştur. Tabakalarda bulunan deniz hayvanı fosilleri düzlüğün bir deniz taraçası olduğunu gösterir.

Kumbağ-Gaziköy arası ise Ganos Dağlarının denize dik inmesi ile yüksek bir kıyıya sahiptir. Kıyı kesimleri kaba unsur olan çakıllardan oluşmuştur. Gaziköy-Şarköy arasında kıyı tekrar alçalır ve yerini kumullarla kaplı plajlara bırakır.

Tekirdağ ilinin, Karadeniz kıyısındaki Kastro (Çamlıköy) körfezinden Çilingöz koyuna kadar uzanan sahil şeridi yüksek ve dik falezli bir görünüme sahiptir. Cep şeklindeki Kastro koyu gibi geniş ağızlı koylar yanında dar ve küçük çentik şeklinde koylarda vardır. İstirancaların denize dik inen kıyılarında pek az rastlanan bu alçak kıyı düzlüğü, Bahçeköy deresinin getirdiği alüvyonlar ve dalgaların getirdiği kumullar ile dolmuştur.

### 3.2.5 Marmara Denizi

XIII. yy.da adalarda çıkan mermer dolayısıyla adına Marmara denmiştir. Marmara Denizi'nde İzmit'i Gaziköy'e bağlayan kırık hat üzerinde üç büyük çukur vardır. Bunlardan biri İzmit körfezinde (1207 m), diğer ikisi Marmara Ereğlisi (1355m) ve Kumbağ'ın (1070m) güneyindedir. Tekirdağ körfezinin derinliği 100 m.yi geçmez. Self denilen sığ bir denizdir. Deniz bitkileri ve hayvanları bakımından zengindir. Körfez Kumbağ'dan batıya doğru 100 metreden fazla derinleşir. Balıkçılar buraya 'kanal' veya 'com' demektedirler. Balık sürüleri

ve asıl akıntılar buradan geçer. Tekirdağ ilinin Marmara kıyılarında iki yerde kayalık vardır. Biri Marmara Ereğlisi burnunun batısında ve deniz yüzeyine çok yakındır. Bu kayalıklar aşınmadan kurtulmuş olan dirençli taşlardır. Bu kayalıklar Yeniçiftlik köyü önüne kadar kıyıya yakın ve paralel bir şerit halinde devam eder.

İkinci kayalık Tekirdağ ile Barbaros arasındadır. Kıyıdan 5-10m uzaklıkta ve kıyıya paraleldir. Derinliği 0-1m, genişliği 5 m kadardır. Kayalar ile kıyı arasında 0,3-0,7m derinlikte kumsal kıyı şeridi vardır. Kayaların üzeri kabuklu deniz hayvanlarının tutunması ile yükselip kalınlaşmıştır. Yani yaşayan deniz hayvanlarının salgıları ile ölenlerin kabukları kumlarla kaynaşarak su düzeyine kadar ikinci bir taş katı meydana getirmişlerdir.

Marmara Denizi'nin yüzey sularının sıcaklığı yazın 23-25°C, kışın 7-9°C arasındadır. 220-350m derinlikten sonra sıcaklık değişmez, 14,2°C'dir. Karadeniz'den gelen üst akıntı nedeni ile yüzey sularında tuzluluk derinlere göre daha azdır. Yüzey sularında %22 olan az tuzlu suların kalınlığı 15m kadardır. Derinlerde tuzluluk hızla artar. 150m'de %38,5'i bulur. Dipteki bu çok tuzlu sular dip akıntısı ile gelen Akdeniz'in sularıdır.

### **3.2.6 İklim**

Sıcaklık ortalamaları ve genel nemlilik indeksleri göz önüne alınırsa Tekirdağ ili iklimi; ılıman, yarı nemli olarak nitelendirilir. Kıyı kesimden iç kesimlere doğru gidildikçe denizden uzaklığın ve yükseltinin etkisiyle sıcaklık ve yağış değerlerinde küçük farklılaşmalar görülür. Marmara Denizi kıyısı boyunca, yaz mevsimi sıcak ve kurak, kış mevsimi ise ılık ve yağışlı geçen Akdeniz ikliminin özelliklerini gösterir. Ancak, Karadeniz ikliminin etkisi ile yaz kuraklığı hafiflemiştir. Kış mevsiminde kar yağışları olağandır. İç kesimlere doğru gidildikçe yaz mevsimi daha kurak, kış mevsimi daha soğuk geçen yarı karasal iklim özelliklerini gösterir.

### **3.2.7 Sıcaklık**

40 yıllık rasatlara göre, Tekirdağ'da Ocak ayı sıcaklık ortalaması 4.4°C, Temmuz ayı sıcaklık ortalaması 23.3°C, yıllık sıcaklık ortalaması ise 13.8°C'dir. Bu değerler, Tekirdağ il merkezi ve İstanbul il sınırından başlayıp Şarköy'e kadar uzanan sahil şeridi için geçerlidir. İç kesimlere gidildiğinde karasallığın ve kış mevsiminde Balkanlardan gelen soğuk hava kütlelerinin etkisi ile 1-2°C, Ganos Dağlarında yükseltinin etkisi ile 3-4°C'ye varan sıcaklık azalmaları görülür. Yıllık sıcaklık farkları kıyı kesiminde 19°C iken, iç kesimlerde 20°C'ye

ulaşır. İl merkezinde en yüksek uç değerler 1940 yılı Temmuz ayında 37.6°C ve 1994 yılı Ağustos ayında 37.5°C, en düşük uç değerler 1942 yılı Ocak ayında -13.5°C olarak ölçülmüştür.

### 3.2.8 Basınç ve Rüzgarlar

Ülkemizde kış ve yaz mevsimindeki basınç sistemleri ve buna bağlı olarak ortaya çıkan rüzgar yönlerinde görülen değişimler Tekirdağ'ı da etkiler. Kış mevsiminde batıdan gelen alçak basınç etkili olur. 1970-1997 yılları arasında yapılan rasatlara göre Tekirdağ'da Ocak ayı basınç ortalaması 1019.5 milibar değeriyle Türkiye geneline göre düşüktür. Bu nedenle gezici depresyonlar ve yerel hava akımlarının etkisiyle sıcak ve soğuk cepheler sık sık yer değiştirerek yörede yağışlara neden olur. Yaz mevsiminde Türkiye'de etkili olan tropik basıncın merkezleri etkisiyle sıcak ve kurak dönem başlar. Ancak Asor yüksek basınç alanından Basra alçak basınç alanına doğru olan hava akımlarının etkisiyle zaman zaman serin ve yağışlı günlerde yaşanır. Tekirdağ'da Temmuz ayı basınç ortalaması 1012 milibar, yıllık basınç ortalaması ise 1015.7 milibardır.

Mevsimplere bağlı olarak ortaya çıkan basınç değişiklikleri rüzgar yönlerinde değişmelerine neden olur. İl merkezinde hakim rüzgar yönü kuzey doğu (poyraz), en şiddetli rüzgar yönü ise kuzey (yıldız)'dır. Kış mevsiminde Balkanlar üzerinden sokulan soğuk cephenin etkisi ile zaman zaman kar yağışları görülür. Bu dönemde rüzgar yıldız ve poyrazdan eser. Orta Akdeniz'den gelen sıcak etkili olduğunda ise lodos eser. Meriç vadisinden kanalize olarak iç kesimlere de ulaşabilen lodos kıyı şeridinde daha sık fakat kısa süreli eserek yağışlara neden olur. İlk baharda hızını azaltan rüzgarlar yaz mevsiminde de yıldız ve poyrazdan esmeye devam eder. Eylül-Aralık döneminde ise karayel eser. Tekirdağ'da esen rüzgarların %81'inin hızı 6 m/sn den azdır. Hızı 6-12 m/sn olan rüzgarların oranı %17'dir.

### 3.2.9 Nem

Tekirdağ'da yıllık bağıl nem ortalaması %76'dır. Kış aylarında yükselen bağıl nem ortalaması yaz aylarında azalır. Kasım, Aralık ve Ocak aylarında bağıl nem ortalaması %80'in üzerindedir. Bu aylarda sıcaklığın düşük olması nedeniyle havanın su buharı taşıma kapasitesi az, doyma noktasına ulaşması kolaydır. Kış mevsiminde kıyıların bağıl nemi düşüktür. Bunun nedeni iç kesimlerde sıcaklığın daha yüksek olmasıdır.

### 3.2.10 Bulutluluk

Tekirdağ'da bulutluk değerleri en sıcak ve en soğuk aylarda değişen yağmur rejimine benzeyen düzgün bir yükselme ve alçalma gösterir. Kış mevsiminde denizin etkisiyle Tekirdağ ve çevresinde bulutluluk oranı fazladır. Ocak ayı bulutluluk miktarı ortalaması 7.4'tür. Diğer kış aylarındaki ortalama değerde hemen hemen aynıdır. Yaz mevsiminde bulutluluk oranı azdır. Temmuz ayı bulutluluk ortalaması 2.2'dir. Tekir Dağları ile Kuru Dağları çoğu zaman bulutludur. Buradaki bulutlar deniz ve vadi meltemleri meydana getirir. Denizlerden ve ovalardan yükselen havanın ısısı düşer ve bağıl nemi artar. Tekirdağ'da yıllık bulutluluk ortalaması 5.2'dir.

### 3.2.11 Yağış

Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nün rasat sonuçlarına ve Türkiye'de yağışın yıllık ve mevsimlik dağılışını gösteren haritalara göre Tekirdağ ilindeki yağış toplamı kış mevsiminde 200-300mm, ilkbaharda 100-150mm, yaz mevsiminde 50-100mm ve sonbaharda 150-200mm arasında değişmektedir. Yıllık ortalama yağış ise, ilin ortalarında yer alan çanaklaşmış bölgede 400-600mm, Kuru Dağı, Tekir Dağı ve İstıranca'lar'da 800-1000mm civarındadır. Yağış değerlerindeki bu değişim yer şekillerinin özellikleri sonucudur.

Tekirdağ il merkezinde uzun yıllara ait yıllık yağış ortalaması 583.3 mm.dir. Yağışlarda yıllara ve aylara göre sapmalar görülür. Yağış miktarı Aralık ayında en fazla (ortalama 86.2mm), Ağustos ayında en azdır (ortalama 11.8mm). Bu bilgiler Tekirdağ'da maksimum yağışı kış, minimum yağışı yaz mevsimine rastlayan Akdeniz yağış rejiminin hakim olduğunun göstergesidir. Yağışlı günlerin yıl içindeki dağılımı incelenirse, en az 2.2 gün, en fazla 12.6 gün, ortalama yağışlı gün sayısı ise 94 gündür. Yılın 185 günü bulutlu 86 günü ise açık geçer. Bazı yıllarda dolu yağışı da görülmektedir. 1964 yılında en fazla 4 gün olarak kaydedilen dolulu günlerin ortalaması 0.8 gündür.

1934-1946 yılları arasında karlı gün hiç görülmemiştir. Buna karşılık 1954 yılında 26 gün olarak saptanmıştır. Genellikle Aralık ayında başlayıp Mart sonunda biten karlı günlerin ortalaması; Aralık 1.2 gün, Ocak 2.8 gün, Şubat 2.2 gün ve Mart 0.8 gün olmak üzere yıllık 7.0 gündür (Kayadelen 2008).

## 4. BULGULAR

### 4.1 Akport Tekirdağ Limanı

#### 4.1.1 Tarihçe

25 asırlık yerleşim bölgesi olduğu ileri sürülen Tekirdağ'ın Cumhuriyet dönemi öncesinde Trakya ve Marmara'nın en önemli ticaret limanı olduğu ancak, 1890 yılında tamamlanan Rumeli Demiryoluyla Edirne'nin İstanbul ve Dedeağaca bağlanması sonucunda bir liman olarak önemini yitirdiği bilinmektedir. Cumhuriyet döneminde, coğrafi konumu, hinterlandı ve çevresiyle olan elverişli karayolu bağlantısının neticesi olarak tekrar önem kazanmıştır.

Tekirdağ Limanı'nda, 1942 yılında kullanıma giren ve "Eski İskele" adıyla anılan iskele ile 1973 yılında kullanıma giren ve "Yeni İskele" adıyla anılan iskele, açık alan ve işletme binalarıyla birlikte 07.11.1973 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile Tekirdağ Liman İşletmesine devredilmiş ve Ulaştırma Bakanlığının talimatıyla liman sınırları tespit edilerek hizmetlerin Tekirdağ Liman İşletmesince yapılacağı belirtilmiştir.

1973 yılından 1984 yılına kadar İstanbul Liman İşletmesi Müdürlüğüne bağlı bir şeflik olarak yürütülen Tekirdağ Liman İşletmesi, 1985 yılında müstakil müdürlük haline getirilmiştir. Liman işletme hakkı, devir yöntemi çerçevesinde özelleştirme yüksek kurulunun 07.04.1997 tarih 97/13 sayılı kararı ile 17.06.1997 tarihli sözleşme çerçevesinde Akport Tekirdağ Liman İşletmesine devredilmiştir.

Akport Tekirdağ Limanı; enlemi 40° 57' 50" K., boylamı 27° 58' 15" D., mevkiindeki Marmara Ereğlisi feneriyle, enlemi 40° 33' 15" K., boylamı 26° 59' 45" D., mevkiindeki İnceburun arasındaki sahadır.

#### 4.1.2 Akport Tekirdağ Limanının İşletilmesi

Akport Tekirdağ Limanında Eski İskele, Yeni İskele ve Konteynır Terminalinde dökme ve general kargo ve konteynır yüklere hizmet verebilecek imkan bulunmaktadır. Akport Tekirdağ Limanında ağırlıklı olarak dökme yük elleçlenmesi yapılmaktadır. Ancak yörede bulunan bazı sanayi kuruluşlarının ihraç ve ithal general kargo yüklerine de hizmet verilmektedir. Limanda elleçlenen;

Dökme Katı Yükler; buğday, ayçiçeği, soda, cam kumu, kepek, gübre ve küspedir.

General Kargo Yükler; un, demir, buzdolabı, cam, pik demir, hurda kağıt ve rulo kağıttır.

Dökme Sıvı Yükler; sıvı yağ, kostik soda, asetik asit ve melastır.

#### 4.1.3 Akport Tekirdağ Liman Hizmetleri

Konteynır Elleçleme Hizmeti: Liman konteynır terminal sahası takribi olarak 90000 m<sup>2</sup>'dir. Konteynır elleçlemede kullanılan mevcut makine ekipmanları ise; 3 adet 100 tonluk mobil vinç, 1 adet 90 tonluk mobil vinç, 4 adet terminal istifleyicisi, 7 adet terminal çekicisi.

General Kargo Elleçleme Hizmeti: Limana gelen general kargo yükler için mobil vinçler kullanılmaktadır.

Dökme Yük Elleçleme Hizmeti: Liman ağırlıklı olarak dökme yüklere hizmet verdiği için daha çok nehir tipi gemiler ile taşıma yapılmaktadır. Dökme yük taşıyan bu gemiler yanaştığı andan itibaren 8-12 saat içerisinde elleçlenmesi tamamlanarak iskeleden ayrılmaktadır.

Dökme Sıvı Yük Elleçleme Hizmeti: Limanın faaliyet konusu içerisinde yer alan dökme sıvı yükler için sıvı yağ yükleme ve boşaltma aparatları yapılmıştır.

##### Ro-Ro Taşımacılık Hizmeti

Kılavuzluk Hizmeti: Akport Tekirdağ Liman İşletmesi, bünyesinde etkin ve deneyimli kılavuzluk departmanı ile gemi yanaşma ve kaldırma hizmetini, 24 saat eksiksiz, kadrosunda bulundurduğu 4 adet deneyimli pilot ile vermektedir.

Depolama Hizmeti: Akport Tekirdağ Limanında Yeni İskelede depolama hizmetleri açık ve kapalı sundurmalarda verilmektedir. Kapalı sundurma alanı 500 m<sup>2</sup>, açık sundurma alanı 19000 m<sup>2</sup>'dir.

Bunker Hizmeti: Limanda iskeleye yanaşan gemilere ve açıkta bulunan gemilere yakıt satma hizmeti verilmektedir.

Limanda 2009 yılının sonunda tamamlanması öngörülen ikinci etap terminal yatırımına başlanmıştır. İnşaat tamamlandığında mevcut limana ilave olarak, 14 metre draft ve 700 metre boyunda rıhtım ve 20 dönüm terminal ilavesiyle toplam 2 km rıhtım uzunluğu ve 130 dönüm terminal arazisine sahip bir liman olacaktır.

İnşaatı tamamlanmak üzere olan Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolu hattının 2009 yılı içerisinde faaliyete geçeceği planlanmaktadır. Bu proje tamamlandığı zaman Akport Limanı, Marmara Bölgesinin Avrupa yakasında yer alan demiryolu olan tek limanı durumuna gelecektir.

Limanda hizmet sunacak gemilere ait özellikler çizelge 3.1'de verilmiştir.

Çizelge 3.1 Gemilere ait özellikler

Gemi Türü	Geminin GRT	Geminin Boyu	Gemideki Personel ve Yolcu Sayısı	Yolculuk + Limanda Kalış süresi (gün)	Slaç Tankı (m <sup>3</sup> )	Sintine Tankı (m <sup>3</sup> )	Atık Yağ (m <sup>3</sup> )
Konteynır	10.000	180 m	15	3 + 2	10	15	4
Ro-Ro	1.000	80 m	42+8	1 + 1	1	5	1
Dökme Yük	40.000	200 m	15	3 + 2	10	20	4
General Kargo	20.000	180 m	15	2 + 2	10	20	4

Limana gelen gemilerin Marpol 73/78 Ek I-IV-V kapsamındaki atıkları tesis tarafından alınmaktadır. Gemilerin pis suları 12 mil açıkta deşarj edilebilmekte, bu bakımdan yolcu gemisi haricindeki diğer gemilerden pis su alınma ihtimali düşük seviyede olmaktadır. Azami olarak günde 2 tane geminin atık alım hizmeti alacağı öngörülerek atık miktarları şu şekilde hesaplanmaktadır;

Sintine Suyu : Sintine tankı × 0.80

Slaç : Slaç tankı × 0.80

Atık Yağ : Makine yağı değişiminden çıkan

Çöp Atığı : (Yolculukta)+(limanda).gün × kişi × 3 kg

Pis su Atığı : (Yolculukta . 1gün)+(limanda geçen günler) × kişi × 50 lt.

#### 4.1.4 Akport Tekirdağ Limanı Atıksu Kaynakları Miktarı ve Özellikleri

Limanda oluşan atıksu kaynakları ikiye ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi, deniz taşımacılığı yapan gemilerden çıkan atık sular, ikincisi de liman içinde bulunan tesislerden ve binalardan çıkan insanların kullanımı sonucunda oluşan atık sulardır. Bu tür atık sular anayolda bulunan kanalizasyon şebekesine verildiği için herhangi bir kirlilik teşkil etmez. Gemilerden çıkan atık suları ise 4'e ayırabiliriz. Bunlar;

1. Balast denge suları
2. Tank yıkama suları
3. Yağlı çamur (slaş)



#### 4. Sintine suları

Balast Denge Suları: Gemilerin boşken yada bazen yük aldıktan sonra baş veya yan bölmelerine aldıkları deniz suyudur. Denizden alınan bu su sayesinde yükün ve geminin dengesi sağlanır. İstenmeyen deniz canlılarıyla, denizlerde kirletici ve bakteriyel özelliğe sahip sular bir kıtadan diğerindeki denize balast suyu ile boşaltılır. Petrol ve türevlerini taşıyan teknelerin balast sularının denize boşaltılması sonucunda su üstünde veya sahil hattında yağ izleri görülerek renk değişikliğine neden olur. Ayrıca balast suyunun sıcaklığının denizel ortam sıcaklığı ile aynı olmaması balast suyunun boşaltıldığı noktadaki canlılar üzerinde oldukça etkilidir. 1°C sıcaklık farkı dahi ortamdaki sıcaklığa toleransı olmayan türlerin yok olmasına neden olabilir.

Tank Yıkama Suları: Petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerin yüklerini boşalttıktan sonra, bir miktar ürün tankın duvarlarında kalır. Aynı tanka farklı bir petrol ürününün alınması söz konusu olduğunda, ürünün kalitesinin bozulmaması için tank deniz suyu ile yıkanır. Yıkama suyu ise denize basılır. Bu tankın duvarlarında kalan artıklar, taşınan toplam miktarın yaklaşık olarak %0,35'ini oluşturur.

Ham petrol yıkama teknolojisi (COW) ile kirlenme büyük ölçüde önlenmektedir. Ham petrolün solvent etkisi, boş yakıt tankının duvarlarında kalan petrolü çözmektedir. Ancak son durulama suyunda az miktarda da olsa petrol kalmaktadır.

Yağlı Çamur (Slaç): Gemilerin makine dairelerinde, yakıt tanklarında veya petrol tankerlerinin kargo tanklarında tortu ve/veya yağ çökeltilerinden oluşan çamurdur.

Sintine Suları: Gemilerde yakıtla çalışan tüm makinelerde kullanılan yakıt ve yağlama yağları, zaman zaman makinelerin bakımsız olmaları nedeni ile sızar ve geminin sintinesinde (sızan yağ/yakıt/suyun biriktiği kanal) birikir. Bu yağlı suyunda zaman zaman boşaltılması gerekmektedir.

#### 4.1.5 Akport Tekirdağ Limanı Atık Kabul Tesisi İle İlgili Bilgiler

Tekirdağ Limanı özellikle ülkemizin Trakya Bölgesindeki sanayi kuruluşlarına yönelik olarak, uluslararası seviyede hizmet vermektedir. Bu bakımdan limana gelen gemilere yönelik hizmetlerin çevreye duyarlı bir şekilde gerçekleşmesine önem verilmektedir. Gemi atıklarının alınması ile Tekirdağ ili denizlerinin gemiler tarafından kirlenmesi büyük ölçüde önlenmektedir.

Gemilerden alınacak max. atık türleri ve miktarları günlük 2 gemi geldiği düşünülerek çizelge 3.2'deki gibi gösterilebilir.

Çizelge 3.2 Gemilerdeki max atık türleri ve miktarları

Gemi Türü	Geminin GRT	Slaç (m <sup>3</sup> )	Sintine Suyu (m <sup>3</sup> )	Atık Yağ (m <sup>3</sup> )	Pissu (m <sup>3</sup> )	Çöp (m <sup>3</sup> )
Konteynır	10.000	8	12	4	2,25	0,3
Ro-Ro	1.000	0,8	4	1	5	0,3
Dökme Yük	40.000	8	16	4	2,25	0,3
General Kargo	20.000	8	16	4	2,25	0,2

Hizmet verilecek gemilerin yoğunlukları dikkate alınarak ayrı tür her bir atık için depolama kapasiteleri çizelgelerde gösterildiği gibidir.

Limana gelen gemilerden günlük max. 32 m<sup>3</sup> sintine suyu toplanabileceği hesaplanmıştır (Çizelge 3.3). Atık kabul tesisindeki sintine tankı 100 m<sup>3</sup> kapasitede olup yaklaşık olarak 3 günde dolmaktadır. Ancak yapılan sepere işlemine bağlı olarak, bu atığın yağ ve suyu ayrıştırılarak ilgili depolama alanlarına alınmakta ve atık su belediye rögarına, yağ ise bertaraf tesisine ulaştırılmaktadır.

Çizelge 3.3 Gemilerden alınacak max. sintine suyu miktarı/gün

Sıvı Atık	Planlanan Kapasite	Bir günde Gemilerin Verebileceği Max Atık
Sintine	100 m <sup>3</sup>	32 m <sup>3</sup> /gün
Sintine yağı	50 m <sup>3</sup>	-

Limana gelen gemilerin günde ortalama 0.6 m<sup>3</sup> atık vereceği hesaplanmıştır (Çizelge 3.4). Bu atıklar ayrı kategoride toplam 10 m<sup>3</sup>'lük çöp konteynırlarına toplanarak Belediye atık toplama araçlarına aktarılmaktadır.

Çizelge 3.4 Gemilerden alınacak max. çöp miktarları/gün

Katı Atık	Planlanan	Bir günde Gemilerin Verebileceği
-----------	-----------	----------------------------------

	Kapasite	Max Atık
Çöp (evsel)	10 m <sup>3</sup>	0,6 m <sup>3</sup> /gün

Limana gelen gemilerden günlük 10 m<sup>3</sup> pis su toplanabileceği hesaplanmıştır (Çizelge 3.5). Bu atıklar 80 m<sup>3</sup>'lük atık tankına alınarak, sepere işlemine tabi tutulan sintine suyu atığı ile beraber belediye rögarına aktarılmaktadır.

Çizelge 3.5 Gemilerden alınacak max. pis su miktarları/gün

Sıvı Atık	Planlanan Kapasite	Bir günde Gemilerin Verebileceği Max Atık
Pis su	80 m <sup>3</sup>	10 m <sup>3</sup>

Limana gelen gemilerden günde yaklaşık olarak 16 m<sup>3</sup> slaç toplanmaktadır (Çizelge 3.6). Slaç tankının kapasitesi 65 m<sup>3</sup> olup, bu tank yaklaşık olarak 4 günde dolmaktadır. Ancak tankın tamamen dolması beklenmeden atık bertaraf tesisine gönderilmektedir.

Çizelge 3.6 Gemilerden alınacak max. slaç miktarları/gün

Sıvı Atık	Planlanan Kapasite	Bir günde Gemilerin Verebileceği Max Atık
Slaç	65 m <sup>3</sup>	16 m <sup>3</sup>

#### 4.1.6 Akport Tekirdağ Limanı Katı Atıkları

Akport Tekirdağ Limanında oluşan katı atıklar; gemilerden toplanan atıklar ve liman hizmeti veren bürolardan çıkan atıklardan oluşmaktadır. Limanda tespit edilen katı atıklar; plastik, poşet, cam şişe, teneke kutu, karton kutu, halat ve pet şişedir.

Limanda katı atıklar, çöp konteynirlerinde toplanarak belediye ekipleri tarafından düzenli olarak alınıp Tekirdağ Belediyesi'ne ait katı atık deponi sahasına götürülmektedir. Oluşan atıkların Katı Atık Kontrolü Yönetmeliğinde belirtilen esaslara göre cam, plastik, kağıt, metal, alüminyum, pil, ilaç ve organik kökenli atıklar olmak üzere ayrı ayrı biriktirilmesi gerekliliğine karşı böyle bir uygulama yapılmamaktadır.

Akport Tekirdağ Limanı'nda atık kabulü 2007 Aralık ayı itibari ile başlamış olup, 2008-2009 yıllarına ait atık kabul tesisine alınan sintine, slaç ve katı atık miktarı “Katı-Sıvı Atık Envanteri” ile Çizelge 3.7’de gösterildiği gibidir.

Çizelge 3.7 Akport Tekirdağ Limanı katı-sıvı atık envanteri

<b>2008-2009 Yılı Sıvı ve Katı Atık Envanteri</b>						
<b>No</b>	<b>Tarih</b>	<b>Gemi Adı</b>	<b>Gros Ton</b>	<b>Sintine(m<sup>3</sup>)</b>	<b>Slaç(m<sup>3</sup>)</b>	<b>Katı Atık(m<sup>3</sup>)</b>
1	01.01.2008	Aylish	5287	2,95	4,03	
2	02.01.2008	Nazmi İmamoğlu	978			0,24
3	03.01.2008	Geneve-M	2996			0,50
4	09.01.2008	İbrahim-Y	4835			0,37
5	14.01.2008	Yesaul	2516			0,20
6	14.01.2008	Ashttar	3857			0,15
7	20.01.2008	K.Nicolas	5983			0,91
8	22.01.2008	Sormovskiy	2478			0,07
9	02.02.2008	Boloman	745	0,56	0,36	0,07
10	03.02.2008	K.Nicolas	5983			1,60
11	08.02.2008	Randzel	3173		6,80	1,10
12	08.02.2008	Zorer Kard.	978			1,60
13	10.02.2008	Rıfki Naiboğlu	1246			0,94
14	12.02.2008	Ayhan Atasoy	4269			0,80
15	17.02.2008	Amasya	1969			0,14
16	20.02.2008	Selim Selimoğlu	1588			0,24
17	21.02.2008	Alisa	1923			0,20
18	21.02.2008	Abdullah Tomba	2155			1,30
19	29.02.2008	Yaşar Ağa	1435		0,85	
20	01.03.2008	Rize İpekyolu	4476			12,00
21	01.03.2008	Premier	2478			0,35
22	03.03.2008	Denizsan-2	3119			0,60
23	05.03.2008	K.Nicolas	5983			1,70
24	05.03.2008	Astrachan	4110			0,03
25	07.03.2008	Furkan	936			0,04
26	09.03.2008	Ashttar	3857			0,80
27	10.03.2008	Gulf	999			1,12
28	10.03.2008	Kavarna	2453			0,80
29	12.03.2008	Civra	5392			0,90
30	13.03.2008	Sinan	962			0,09
31	14.03.2008	Kara Kartal	2143			0,55
32	15.03.2008	Sea Lady	2086			0,40
33	17.03.2008	Burcum1	3448			0,40
34	22.03.2008	Volgobalt-238	2457			0,54
35	25.03.2008	Naci Deval	566			0,20
36	01.04.2008	Agatis	2463			0,50
37	01.04.2008	Ümit-K	743			0,33
38	02.04.2008	Tolga	2023			0,21
39	04.04.2008	Yiğithan	563			0,35
40	06.04.2008	Sea Lady	2086			0,40
41	09.04.2008	Kuruoğlu Kard.	1995	1,60	0,55	

42	13.04.2008	Kumkale	683	2,20		0,51
43	15.04.2208	Yakup Kaptan	837	0,35		
44	15.04.2208	Arif Kaptan	695			0,41
45	16.04.2008	Ümit-K	743	1,00	0,40	
46	19.04.2008	Hamoudı-F	5306			0,60
47	25.04.2008	Yaşar Ağa	1435	0,90		
48	25.04.2008	Güzel Saraylar	674		0,85	
49	27.04.2008	Comenche	2758			0,10
50	29.04.2008	Leyla Şekerci	1973			0,53
51	01.05.2008	Dullatıf-S	4932			0,61
52	02.05.2008	Aslı	2123			1,90
53	04.05.2008	Nazmi İmamoğlu	978			0,12
54	07.05.2008	Kireç Burnu	119	5,00		
55	07.05.2008	Çakal-2	138	5,60		
56	09.05.2008	Yaşar Kaptan II	3493			0,16
57	11.05.2008	Güzel Saraylar	674	1,00	0,30	0,09
58	16.05.2008	Erdemler-8	4476	6,20	2,90	5,90
59	29.05.2008	Kireç Burnu	119	5,60		
60	30.05.2008	Erdemler-8	4476	1,50		
61	02.06.2008	Rıta-S	1893			0,30
62	03.06.2008	Güzel Saraylar	674			0,60
63	04.06.2008	Erdemler-8	4476			0,70
64	06.06.2008	Kumkale	683			0,36
65	08.06.2008	Recep Kuru	3229			1,50
66	10.06.2008	Rıta-S	1893	0,05		1,20
67	11.06.2008	Marmaris	741			0,02
68	17.06.2008	Yaşar Ağa	1435	1,20		0,08
69	19.06.2008	Rose Wood	3994			0,24
70	20.06.2008	Kaptan Selim	1915			0,06
71	23.06.2008	Ziad Star	4712			0,50
72	26.06.2008	Saraylar	1282	6,60		
73	09.07.2008	Kireç Burnu	119	1,60		
74	11.07.2008	Güzel Saraylar	674	1,05		
75	12.07.2008	Kadri Karakurt	769			0,60
76	16.07.2008	Seyhan4	815	1,00		0,07
77	20.07.2008	Karam	4014			0,54
78	25.07.2008	H.Kemal Kaptan	1725	2,65	1,25	
79	26.07.2008	Ziad Star	4712			0,30
80	01.08.2008	Akın	2498			0,12
81	02.08.2008	Tomskey-100	2447			0,30
82	04.08.2008	River Grace	4057			0,15
83	06.08.2008	Saraylar	1282	8,00		0,07
84	07.08.2008	Karam	4014			0,40
85	11.08.2008	Sara	1495	1,65	0,70	0,60
86	12.08.2008	Turhanlar-2	1144	3,00	1,80	0,04
87	12.08.2008	Güzel Saraylar	674	1,00		
88	14.08.2008	Yukka	2478			0,26
89	15.08.2008	Dream-H	4061			1,40

90	19.08.2008	Defne-D	2780	2,78	2,92	
91	20.08.2008	Nizami	3714			0,06
92	25.08.2008	Pearl Vita	2999	3,00	1,80	0,75
93	29.08.2008	H.Kemal Kaptan	1225	2,65	2,25	
94	01.09.2008	Apsen	2457			0,22
95	02.09.2008	Ümit-K	743			0,15
96	03.09.2008	Turhanlar-2	1144			0,11
97	05.09.2008	Erdemler-4	993		1,00	
98	10.09.2008	Metin Akgül	2925			1,70
99	13.09.2008	Yeşil Rize-1	1993			0,50
100	16.09.2009	Rose Wood	3994			0,40
101	19.09.2008	Ece-A	5985	7,90	5,60	0,50
102	23.09.2008	Yaşar Ağa	1435	0,60	2,10	
103	26.09.2008	Erdemler-8	4476			2,10
104	01.10.2008	Mariner II	3984			0,80
105	02.10.2008	Sormovskiy	2491			0,35
106	04.10.2008	İlke Mete	2659			2,70
107	07.10.2008	Kireç Burnu	119	1,30		
108	09.10.2008	Erdemler-4	993		0,75	0,05
109	11.10.2008	Yakup Kaptan	837	3,00	0,25	
110	12.10.2008	Meryem Koca.	2463			0,07
111	13.10.2008	Güzel Saraylar	674	0,90	0,20	
112	15.10.2008	Kale Nakliyat	883			0,21
113	17.10.2008	Emre Torba	996	0,96	0,79	0,28
114	19.10.2008	Kazım Genç	2880	1,19		
115	24.10.2008	İdil-1	1240		0,80	0,80
116	27.10.2008	Yaşar Ağa	1435	1,40		
117	28.10.2008	Seyhan4	815	0,25		0,09
118	01.11.2008	Ulus Stream	2604			0,58
119	02.11.2008	Maria	2470			0,16
120	03.11.2008	Amasya	1969	16,70		2,20
121	04.11.2008	Erdemler 4	993		8,95	
122	07.11.2008	Kale Nakliyat	933			0,30
123	12.11.2008	Orhan Ayoğlu	5987	3,00	6,00	0,60
124	16.11.2008	Zeyno	3127			0,80
125	19.11.2008	Layd Laila	3961			0,70
126	20.11.2008	İlyas Araz	1144			0,13
127	20.11.2008	Munzur	1971			0,80
128	21.11.2008	Kale Nakliyat	833	0,57	0,48	0,21
129	25.11.2008	Erdemler 8	4476			2,20
130	03.12.2008	Yaşar Ağa	1435		0,55	
131	05.12.2008	Erdemler 8	4476			2,20
132	13.12.2008	Sibrisky-2102	3415			0,11
133	17.12.2008	Sea Way	1763			0,50
134	01.01.2009	Geni4	2451			0,40
135	02.01.2009	Vory	2482			0,40
136	05.01.2009	Alfa Chem	2690			0,50
137	09.01.2009	Kale Nakliyat	933	3,00	1,60	

138	10.01.2009	Sateter	5986	1,50	1,70	1,40
139	13.01.2009	Alpha	3712			0,50
140	15.01.2009	Kemerli	1763	1,16	0,19	0,70
141	16.01.2009	Erdemler 8	4476			2,50
142	19.01.2009	İlyas Araz	1144			0,45
143	23.01.2009	Marmara A	982			0,07
144	25.01.2009	Göksu	1991			2,80
145	02.02.2009	Ziad Star	4712			0,80
146	03.02.2009	Kibarlar	597	0,50		
147	05.02.2009	M.Andreev	3971			0,35
148	06.02.2009	Yaşar Ağa	1435		0,70	
149	08.02.2009	Karakurtoğulları	478			0,20
150	09.02.2009	Sun S	1839			1,40
151	11.02.2009	Jinl	28707			1,50
152	13.02.2009	Pergamon	3259			1,40
153	15.02.2009	Erdemler 8	4476	5,15	2,50	2,30
154	17.02.2009	Black Smith	2426			0,40
155	22.02.2009	Ds Montrose	17944			0,90
156	25.02.2009	Altrans	1895			2,00
157	01.03.2009	FensfJord	4035			0,40
158	03.03.2009	Sami-K	1961			0,55
159	05.03.2009	Aston Prelide	4966			0,09
160	10.03.2009	İlyas Araz	1144	0,55	0,25	0,13
161	11.03.2009	Abit Beşer	1871			0,70
162	13.03.2009	Pioner Litvy	5370			1,10
163	16.03.2009	İbrahim Junior	2438			1,00
164	18.03.2009	Nordjord	3990			0,35
165	22.03.2009	Yaşar Ağa	1435		0,70	
166	25.03.2009	Sommer	4426			0,70
167	01.04.2009	Fahri Ekşioğlu	1941			0,70
168	03.04.2009	Marmara A	982			0,30
169	05.04.2009	Kadri Karakurt	769	1,30	1,55	
170	06.04.2009	Agia Sofia	10585			0,80
171	09.04.2009	Hamoudı-B	7747			2,60
172	12.04.2009	Ulusoy-9	8557			1,80
173	17.04.2009	Nordjord	2696			1,70
174	22.04.2009	Sona	1853	0,85	0,85	0,41
175	23.04.2009	Sail Prince	2554			0,42
176	25.04.2009	Yaşar Ağa	1435	0,90		0,90
177	27.04.2009	Dost-1	4955			0,25
178	28.04.2009	Layd Laila	3961			0,50
179	05.05.2009	Gündoğdu-2	592			0,20
180	09.05.2009	Dolce-X	6483	5,25		0,80
181	10.05.2009	Susanna-1	1512			0,35
182	13.05.2009	Vilget	3086			0,60
183	20.05.2009	Erdemler -8	4476	0,95		
184	23.05.2009	Nord Star	6459	13,10		2,50
185	27.05.2009	Baldicdeip	4102			0,45



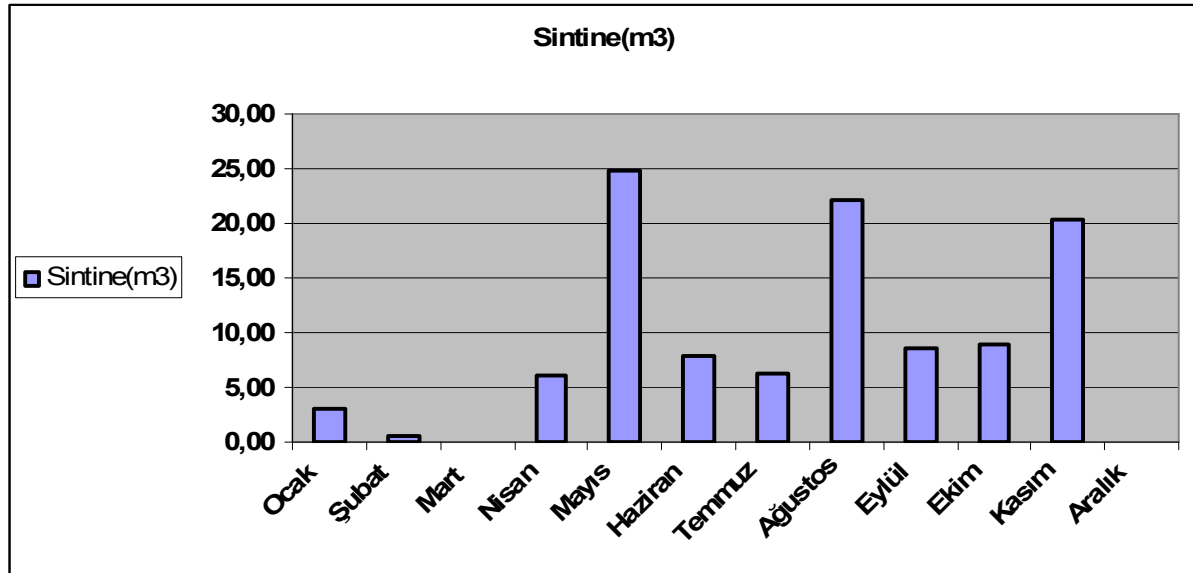
186	02.06.2009	Kaloyan	3095			0,80
187	03.06.2009	Layd Laila	3961			0,50
188	04.06.2009	Geni-3	6227			0,60
189	05.06.2009	Black Smith	2426			0,05
190	07.06.2009	İ.Şahinkaya	2114			0,30
191	10.06.2009	Kayra	2562			0,75
192	12.06.2009	Osman Ekşioğlu	994			2,50
193	15.06.2009	Yink Wing	24550			0,75
194	17.06.2009	Cinda	5581			1,25
195	20.06.2009	Alfa Sun	4109			1,10
196	22.06.2009	Kotil	2198			0,07
197	25.06.2009	Vesta	7008			1,50
198	27.06.2009	Champion Pacific	21777	6,10	7,00	
199	01.07.2009	Ludogoretetz	8692			0,70
200	03.07.2009	Deniz Yıldızı-S	2752			0,70
201	04.07.2009	MarmaraB	1973			0,30
202	05.07.2009	Sinan	962	1,75	0,90	1,00
203	06.07.2009	Yakup Kaptan	837	0,35	0,25	
204	09.07.2009	Nazlıcan	8383			1,90
205	12.07.2009	Nord Star	6459	19,00	0,65	2,10
206	15.07.2009	İsmail Şener	8195			0,40
207	16.07.2009	Erdemler 8	8383	3,85	0,90	0,80
208	19.07.2009	Sonla	2491			0,35
209	22.07.2009	Mai	5306			0,70
210	23.07.2009	Irida	4355			0,42
211	23.07.2009	Bader-T	3693			1,50
212	25.07.2009	Sandra II	2478			0,58
213	25.07.2009	Kadri Karakurt	769	2,20	0,30	
214	27.07.2009	Matrix	5087			0,80
215	28.07.2009	Belmopan	9177			0,34
216	29.07.2009	Volzhskiy-44	4189			0,50
217	30.07.2009	Cemal Aksoy	2856	0,25	0,20	
<b>TOPLAM</b>				<b>176,17</b>	<b>75,47</b>	<b>141,94</b>

Çizelge 3.8’de 2008 yılı katı-sıvı atık miktarının aylara göre dağılımı verilmiştir.

Çizelge 3.8 2008 yılı katı ve sıvı atık miktarının aylara göre dağılımı

2008 Yılı Sıvı ve Katı Atık Envanteri			
Aylar	Sintine(m <sup>3</sup> )	Slaç(m <sup>3</sup> )	Katı Atık(m <sup>3</sup> )
Ocak	2,95	4,03	2,44
Şubat	0,56	8,01	7,99
Mart	0,00	0,00	20,52
Nisan	6,05	1,80	3,94
Mayıs	24,90	3,20	8,78
Haziran	7,85	0,00	5,56
Temmuz	6,30	1,25	1,51
Ağustos	22,08	9,47	4,15
Eylül	8,50	8,70	5,68
Ekim	9,00	2,79	5,35
Kasım	20,27	15,43	8,68
Aralık	0,00	0,55	2,81

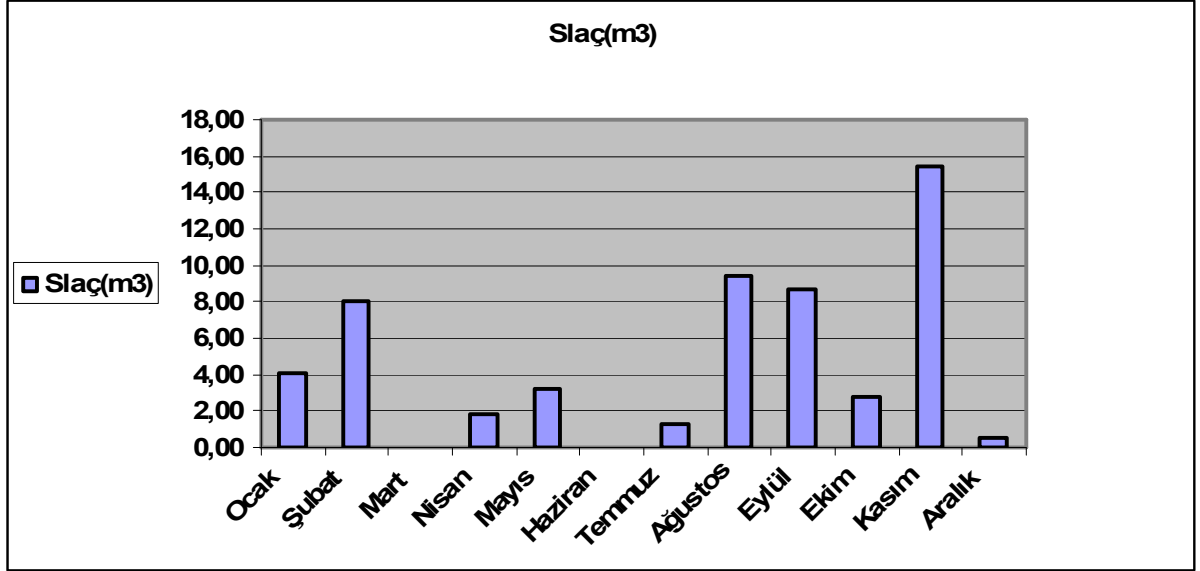
2008 yılı verilerine göre gemilerden alınan sintine miktarının aylara göre dağılımı Şekil 3.1’de verilmiştir.



Şekil 3.1 2008 yılı sintine miktarının aylara göre dağılımı

Sintine miktarının aylara göre dağılımı incelendiğinde en yüksek atık alımının Mayıs ayında yapılmış olduğu, Mart ve Aralık ayları içerisinde de gemilerden sintine alımının yapılmamış olduğu görülmektedir.

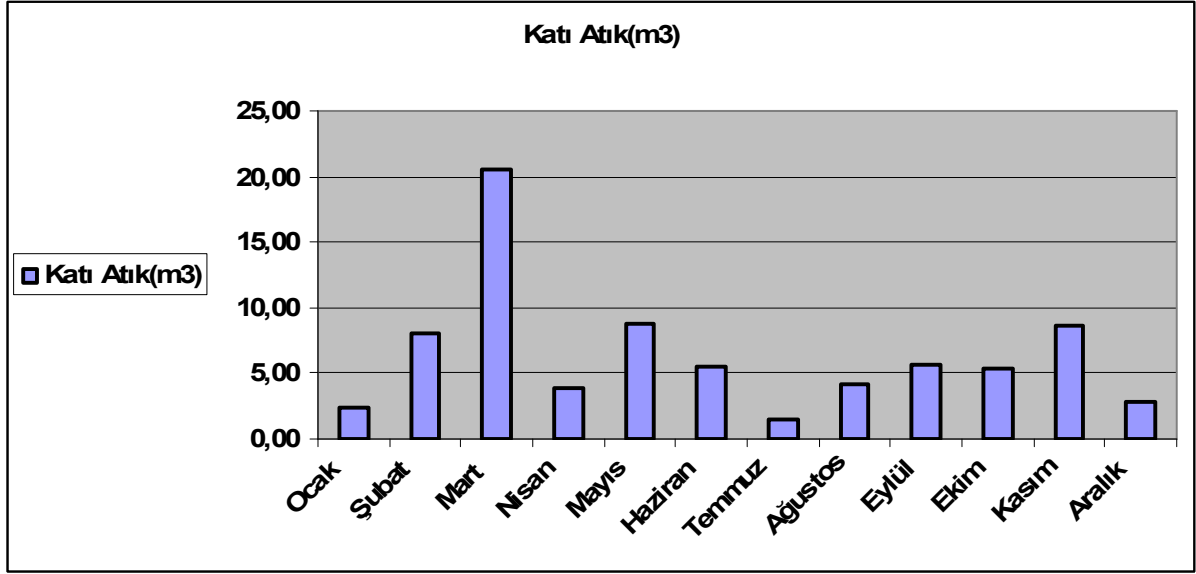
2008 yılı verilerine göre gemilerden alınan slaç miktarının aylara göre dağılımı Şekil 3.2’de verilmiştir.



Şekil 3.2 2008 yılı slaç miktarının aylara göre dağılımı

Slaç miktarının aylara göre dağılımı incelendiğinde en yüksek atık alımının Kasım ayında yapılmış olduğu, Mart ve Haziran ayları içerisinde de gemilerden slaç alımının yapılmamış olduğu görülmektedir.

2008 yılı verilerine göre gemilerden alınan katı atık miktarının aylara göre dağılımı Şekil 3.3’de verilmiştir.



Şekil 3.3 2008 yılı katı atık miktarının aylara göre dağılımı

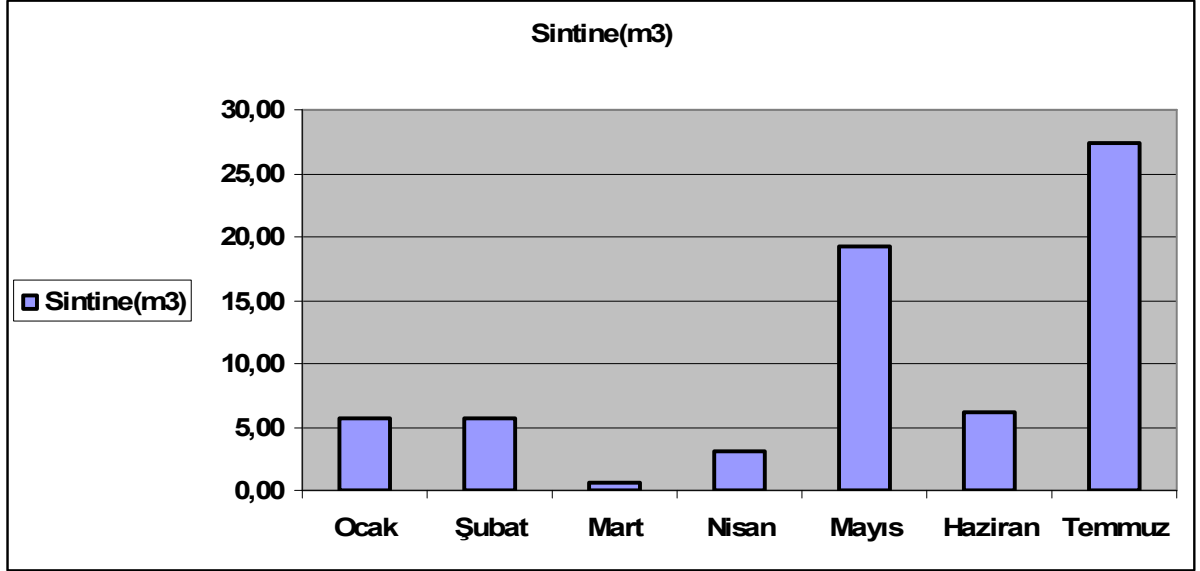
Katı atık miktarının aylara göre dağılımı incelendiğinde en yüksek atık alımının Mart ayında yapılmış olduğu görülürken Temmuz ayı içerisinde de gemilerden katı atık alımının en düşük seviyede olduğu görülmektedir (Şekil 3.3).

Çizelge 3.9’da 2009 yılı katı-sıvı atık miktarının aylara göre dağılımı verilmiştir. Limanda atık alım tesisi verileri ay sonu itibari ile hazırlanmış olduğu için Ağustos, Eylül dönemine ait değerler temin edilememiştir.

Çizelge 3.9 2009 yılı katı ve sıvı atık miktarının aylara göre dağılımı

2009 Yılı Sıvı ve Katı Atık Envanteri			
Aylar	Sintine(m <sup>3</sup> )	Slaç(m <sup>3</sup> )	Katı Atık(m <sup>3</sup> )
Ocak	5,66	3,49	9,72
Şubat	5,65	3,20	11,25
Mart	0,55	0,95	5,02
Nisan	3,05	2,40	10,38
Mayıs	19,30	0,00	4,90
Haziran	6,10	7,00	10,17
Temmuz	27,40	3,20	13,09
Ağustos			
Eylül			
Ekim			
Kasım			
Aralık			

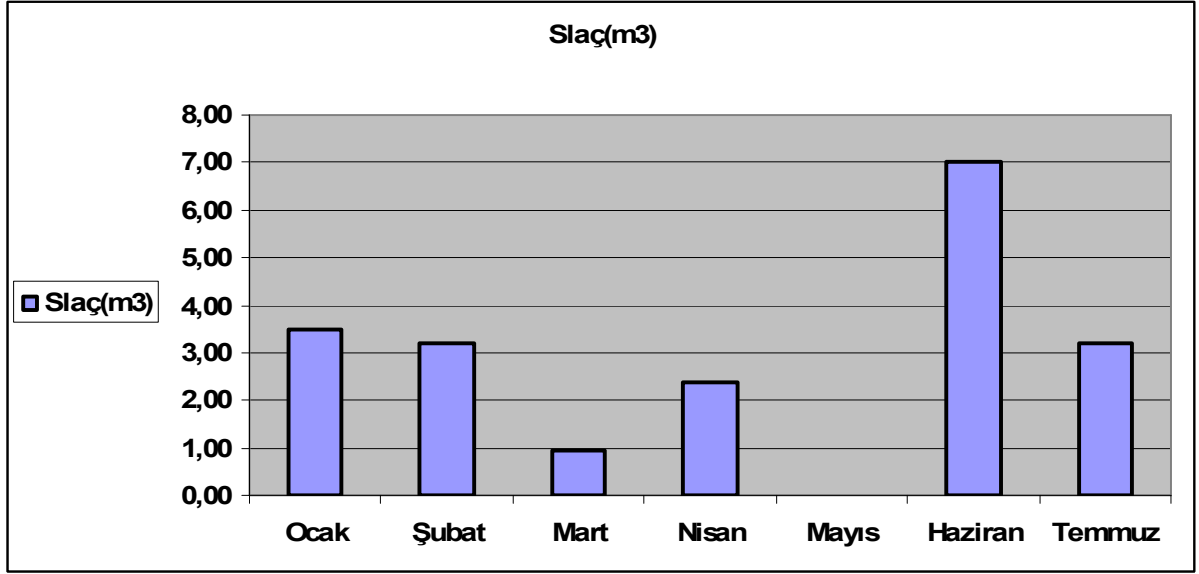
2009 yılı verilerine göre gemilerden alınan sintine miktarının aylara göre dağılımı Şekil 3.4’de verilmiştir.



Şekil 3.4 2009 yılı sintine miktarının aylara göre dağılımı

Sintine miktarının aylara göre dağılımı incelendiğinde en yüksek atık alımının Temmuz ayı içerisinde yapılmış olduğu, Mart ve Nisan ayları içerisinde de gemilerden sintine alımının düşük miktarlarda olduğu görülmektedir.

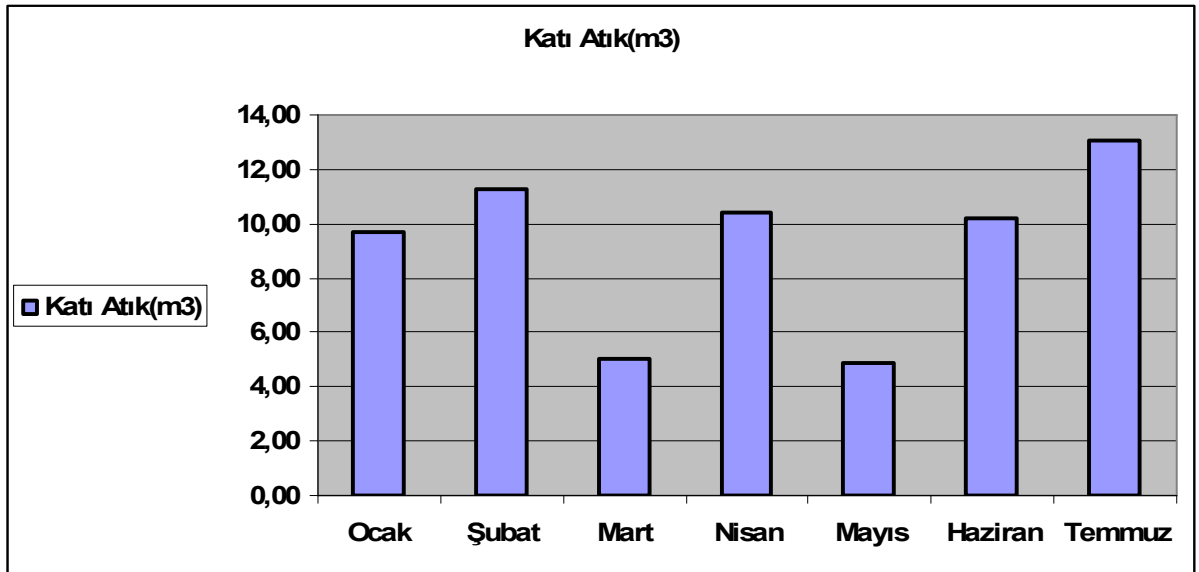
2009 yılı verilerine göre gemilerden alınan slaç miktarının aylara göre dağılımı Şekil 3.5’de verilmiştir.



Şekil 3.5 2009 yılı slaç miktarının aylara göre dağılımı

Slaç miktarının aylara göre dağılımı incelendiğinde en yüksek atık alımının Haziran ayı içerisinde yapılmış olduğu, Mayıs ayı içerisinde de gemilerden slaç alımının yapılmamış olduğu görülmektedir.

2009 yılı verilerine göre gemilerden alınan katı atık miktarının aylara göre dağılımı Şekil 3.6'de verilmiştir.



Şekil 3.6 2009 yılı katı atık miktarının aylara göre dağılımı

Katı atık miktarının aylara göre dağılımı incelendiğinde en yüksek atık alımının Temmuz ayında yapılmış olduğu, Mayıs ayı içerisinde de gemilerden katı atık alımının en düşük seviyede olduğu görülmektedir.

Gemilerden alınan atıklar incelendiğinde; slaç, sintine ve katı atık hacimlerinde aylara göre farklılıklar gözlenmektedir. Buda her geminin atık tankının farklı kapasitelerde olmasından kaynaklanmaktadır. Gemilerdeki atık tankları oldukça büyük kapasitelerde olduğu için, gemi kaptanları tanklar dolmadan atıklarını vermek istemeyebilmektedir. Ayrıca, Ülkemizde katı ve sıvı atıkların limanlardaki atık tesislerine verilmesi esnasında özellikle yabancı uyruklu gemilerden oldukça yüksek miktarlarda atık bedeli alınmasından dolayı gemi kaptanları atıklarını, Türkiye sınırları içerisindeki limanlara vermek yerine farklı ülkelerdeki ücret almayan limanlara vermeyi tercih edebilmektedirler. Ancak, Tekirdağ Limanı yetkilileri gemilerdeki atık beyan formu ile tanklardaki sintine, slaç ve katı atık miktarlarını karşılaştırarak tankların dolu olması durumunda atıkların alınması konusunda da yetkiye sahiptirler.

#### **4.1.7 Atıkların Gemilerden Depolanması**

Limana rıhtımlarına Liman Başkanlığı tarafından tertip edilen gemilere ait bilgiler, gemi limana gelmeden önce, atık cinsi ve miktarı, acentesi veya kaptanı vasıtası ile 24 saat önceden bildirilmekte ve buna göre atık kabul tesisinde gerekli hazırlıklar yapılmaktadır. Her bir geminin petrol esaslı atıkları (slaç ve sintine suyu) uygun yöntemlerle rıhtım üstünden gemiye kurulacak olan boru vasıtasıyla atık alım seyyar tankına alınmakta ve atık alım tesisindeki depoya getirilmektedir.

Sintine suyu yapılan laboratuvar analizi sonucu Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği'ne göre II. Kategori ise buna uygun bertaraf tesislerine lisanslı kara tankeri ile nakledilmektedir.

Slaçlar ise aynı yöntemlerle gemiden alınıp, tesise getirilmekte ve imha edilmek üzere lisanslı tesislere gönderilmektedir.

Limana yanaşan gemilerden sıvı yüklerin taşınması esnasında özel aparatlar kullanılmakta, katı yüklerin taşınması esnasında ise deniz suyu üzerine serilen brandalar yardımı ile meydana gelebilecek kazalar sonucunda deniz suyu kirlenmesinin önüne geçilmektedir.

#### **4.1.8 Akport Tekirdağ Limanı Hava Kirleticileri**

Limandaki başlıca hava kirleticileri; gemilerin limana giriş-çıkışları, liman içinde gemilere yükleme-boşaltma yapan hizmet araçları, limana girip çıkan ağır taşıtların ve normal araçların hareketleri ve liman içinde bulunan hizmet binalarındaki sabit kaynaklardan oluşmaktadır.

Tekirdağ Limanı konumu itibari ile denizden çok sert rüzgar almaktadır. Bunun sonucunda kıyı kesiminde oluşan kirlenme hava hareketleri sonucu kent merkezine kolaylıkla ulaşabilmektedir. Ancak liman içerisinde hava kirleticilerinin önlenmesi için geliştirilmiş herhangi bir proses bulunmamaktadır.

#### **4.1.9 Akport Tekirdağ Limanı'nda Gürültü Kirliliği**

Tekirdağ Limandaki gürültü; limana giriş-çıkış yapan gemiler, limanda çalışan hizmet araçları, limana giriş-çıkış yapan kamyonlar ve otomobiller ile iş makineleri sonucunda oluşmaktadır.

Limanda, gürültü için herhangi bir önlem alınmamıştır. Liman ile şehir merkezi arasındaki mesafe fazla olmasına karşılık çevredeki yerleşim alanlarının gürültü kaynaklı olumsuz etkilerinin azaltılması amacıyla çevredeki alanın ağaçlandırılması ile doğal gürültü bariyerleri oluşturulabilir.



## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz kıyıları son on yılı yoğun olmak üzere, 1960'lerden beri sanayileşme, kentleşme, turizm ve ikinci konut gelişiminden kaynaklanan yerleşme ve çevre sorunları ile karşı karşıyadır.

Bölgelere göre farklılık göstermekle birlikte, kıyılarda ve etkileşim alanlarında çözüm bekleyen başlıca sorunlar şu şekilde sıralanabilir;

- Arazi kullanma ve eylemlerin tür, yoğunluk ve kapasiteleriyle bunların sosyal ve teknik alt yapıdan yoksun, denetimsiz olarak gelişmesinden kaynaklanan yerleşme sorunları,
- Kıyılarda su kirliliği, kıyı karakterinin bozulması, flora ve faunanın yok olması gibi ekolojik sorunlar,
- Kıyı bölgelerinde yer alan arkeolojik, tarihi ve mimari mirasın (sit bölgeleri ile geleneksel dokuların) nüfus baskısı, plansızlık ve denetimsizlik nedeniyle yok olması yada bozulması gibi kültürel sorunlar,
- Kıyı yerleşmelerinde, sektörel değişimlerden (tarım ve balıkçılığın yerine turizm) kaynaklanan sosyal ve ekonomik sorunlar,
- Yerel yönetimler bitişiklerindeki kıyı kırsal alanında gelişen ikinci konut yerleşmelere seyirci kalmakta daha sonra kendi sınırlarına dahil ederek büyük sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır.
- Kıyı bölgelerinde nüfus artışı, özellikle turizme bağlı olarak artan mevsimlik nüfus artışları karşısında, yerel kamu hizmetlerinin karşılanmasında karşılaşılan sorunlar,
- Hızlı gelişen kıyı kaynaklarında yönetim boşlukları ve zaafılar görülmektedir,
- Kıyıdaki yerel yönetimler, kıyı yasasını, imar yasasını ve kıyı ile ilgili diğer yasaları yeterince bilmemekte ve uygulamada personel, teçhizat açısından eksik kalmakta bu sorun kıyıdaki merkezi yönetim temsilciliklerinde tüm kurum ve kuruluşlarda görülmektedir.
- Türkiye kıyı alanlarında gerçekleştirilen faaliyetlerin büyük bir kısmı konusu kıyı alanı olmayan meslek grupları tarafından gerçekleştirilmektedir. Art niyet taşımaksızın gerçekleştirilen bu çalışmalar, kıyı alanlarının özgün yapısı hakkında yeterli bilgisi olmayan bu tür gruplar tarafından gerçekleştirildiği için bu faaliyetlerden yeterli fayda sağlanamamaktadır.

- Kıyı bölgelerine ilişkin yasal düzenlemeler ve kurumsal yapılanmadan kaynaklanan yetki ve görevlendirmedeki eşgüdüm eksikliği,
- Planlama ve yatırım kararlarının yeterli ön araştırma yapılmadan alınması
- Planlama yaklaşımı sürecindeki eksikliklerden kaynaklanan örgütlenme ve planlama sorunları.

Yukarıda özetlenen nedenlerden dolayı kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanımının sağlanabilmesi için çağdaş bir kıyı alanı yönetiminin gerçekleştirilmesinin gerekliliği ortadadır. Bu tespitten hareketle etkin bir kıyı alanı yönetimine ulaşılabilmesi için;

- Kıyı alanı yönetiminde sorumlu ve yetkili, ihtisaslaşmış bir kuruluş oluşturulmalıdır.
- Kaynakların sürdürülebilir kalkınma doğrultusunda geliştirilmesi için kıyı politikaları belirlenmeli, sürekli ve kalıcı hale getirilmeli, ilgililerce benimsenmelidir.
- Mevcut yasa ve yönetmelikler gözden geçirilerek, bütünlük arz edecek şekilde yeniden düzenlenmelidir. Bu düzenlemeler içerisinde bölgesel farklılıklar gözetilmeli, sahil şeridinin değişkenliği bölgelere göre düzenlenmelidir.
- Kıyılardaki mevcut faaliyetler (ulaştırma, turizm, balıkçılık, endüstri vb.) gözden geçirilerek, gelecekte izin verilebilecek faaliyet türleri için potansiyel alanlar belirlenmelidir.
- Kıyıda özellikle ticaret sektörü geliştirilmeli, yeterince serbest ticaret bölgesi kurulmalıdır.
- Deniz yolu ulaşımının geliştirilmesi, limanların yeterli kapasiteye ulaştırılması ve yeni liman alanlarının planlanarak aşırı kullanım yükünün ve çevreye zararlarının azaltılması gerekmektedir.
- Kıyıdaki yerel yönetimler teknik personel, teçhizat bakımından güçlendirilmelidir.
- Kıyıdaki yerel yönetimler için eğitim programları hazırlanmalıdır. Ayrıca kıyı ile ilgili konularda bilgilerin artırılması için valiliklerce kıyı ile ilgili programlar hazırlanmalıdır.
- Türkiye kıyıları bütünlük bir planlama sistemine kavuşturulup bütünlük kıyı alanları planlaması yapılmalıdır.
- Çok sektörlü ve bölgesel düzeyde planlama yapılmalıdır.
- Ülkemizde mevcut veya oluşabilecek kıyı kullanım sorunları, tespit edilmeli ve bunların çözümüne yönelik çalışmalar yapılmalıdır.
- Planlama-uygulama-denetim sürecinde etkinlik bütünlük sağlanmalıdır.

Çalışma kapsamında incelenen Tekirdağ ilinde de benzer sorunlar görülmektedir. Uzun bir kıyı şeridine sahip olan Tekirdağ ili, plansız alan kullanımları nedeniyle yerleşim alanlarının (özellikle ikinci konutların) beton bir perde gibi uzandığı, sadece ulaşım, yerleşme ve ticari aktivitelere hizmet eden yapay bir alana dönüşmüştür. Sahil şeridinin doldurulması ile elde edilen alan, doğal kıyı çizgisini yok etmiştir. İklimsel nedenlerden dolayı yaz mevsiminin kısa sürmesi kıyı şeridindeki ikinci konutların yılın belirli dönemlerinde kullanılan ölü yatırımlara dönüşmesine neden olmuştur. İl genelinde sanayi alanları Çorlu, Çerkezköy ilçelerinde yer almasına rağmen etki alanı kıyı şeridini de içine almaktadır. Kıyı zamanla doğal özelliğini yitirmiş ve kıyı şeridi boyunca uzanan verimli tarım arazileri de büyük ölçüde elden çıkmıştır.

Tekirdağ Limanı sahasında bulunan işletmesi belediyeye ait olan Tekirdağ Balıkçı Barınağı deniz ürünlerinin pazarlamasında, kayıkların ve motorların muhafazasında kullanılmaktadır. Bu mekanın kıyı ile bütünleşen işlevi nedeni ile geliştirilmesi ve korunması sağlanmalıdır. Marmara Denizi'nin Türkiye'deki balıkçılıkta önemli bir paya sahip olduğu göz önüne alındığında bu potansiyelin Tekirdağ kıyı şeridi alan kullanımını için değerlendirilmesi gerekir.

Tekirdağ'da alt yapı sorununun tamamen çözülmemiş olması, şehir kanalizasyonunun denize arıtılmadan deşarj edilmesi mikrobiyal kirlenmeye neden olmaktadır. Bunun yanı sıra denizin karakteristik özelliği bozulmakta, estetik açıdan kirlilik yaratmakta ve koku oluşmaktadır.

Tekirdağ sahil şeridindeki kara yolu ile İstanbul-Çanakkale bağlantısı sağlandığından yoğun bir iç ve dış trafik akımı vardır. Şehirler arası otobüslerin, Akport Limanından çıkan araçların ve kent içindeki trafiğin bu yolla sağlanması günün her saatinde alanı yoğun trafiğe maruz bırakmaktadır. Ancak kısa zaman önce yapımı tamamlanan çevre yolu ile bu alandaki trafik yükü hafiflemiştir.

Tekirdağ kıyı şeridindeki yanlış alan kullanımları doğal kaynakları olumsuz etkilemekte ve sürdürülebilir kullanımları etkilemektedir. Yanlış alan kullanımındaki temel sorun yasaların uygulanmasındaki eksiklikler, genel bir bilgisizlik ile ülke planlaması ve yönlendiren ve gerçekleştirenlerin çevre değerlerine olan duyarsızlığıdır. Tekirdağ kıyı şeridinde de ekonomik ve sosyal planlama yapıldığı halde ekolojik planlama yapılamamıştır, ekolojik planlamanın da ekonomik ve sosyal planlama ile birlikte yapılması gerekmektedir.

Çalışma konusu olan Tekirdağ ilindeki Akport Limanı bölgedeki ekonomik hareketliliğin en önemli unsurudur. Limanda yapılan çalışma sonucunda liman faaliyetlerinin çevreye etkileri incelenmiştir. Liman içerisinde gerçekleştirilen faaliyetler incelendiğinde; atık

su ve katı atıkların bertaraf edilmesi konusunda gerekli önlemlerin alındığı tespit edilmiştir. Gemi kaynaklı kirleticilerin denize olumsuz etkilerinin giderilmesi amacı ile liman sahası içerisinde Atık Kabul Tesisi yapılmıştır. Bu tesiste gemi içerisindeki sınıtine, balast ve pis sular alınarak depolanmakta ve daha sonra lisanslı tesislere gönderilmek üzere bertaraf edilmektedir. Gemi kaynaklı katı atıklarda ayrı ayrı toplanmakta ve belediye araçları ile katı atık depolama sahasına gönderilmektedir. Ancak limanda gürültü kirliliği ve hava kirliliği konularında herhangi bir önlem alınmamakta yalnızca herhangi bir şikayet esnasında gerekli ölçümlerin yapıp önlemlerin alınacağı belirtilmektedir.

## 6. KAYNAKLAR

- Akça N (2004). Kıyı Mevzuatı ve Kıyı Kenar Çizgisinin Gelişimi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile Belediyeler Dergisi, 3-10
- Akça N (2004). Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Uygulama Sorunları,
- Akkaya M.A (2004). Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Hukuksal Rejimi. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Aşan N (2004). Kıyı Yapıları, Kıyıların Kullanılması ve Planlaması. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Cilt (1), 269-275, Çukurova Üniversitesi Adana.
- Bağcı A (2007). Antalya-Lara Entegre Kıyı Alanları Yönetimi Modeli. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Bahar Ö (2007). Türkiye İçin Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Denizel Konumsal Veri Altyapısının Önemi. Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Bill R, Mermet and L (2002). Integrated Coastal Management at the Regional Level: Lessons From Toliary , Madagascara. Ocean and Coastal Management. 45: 41-58, France.
- Bozkırlı S (2006). KKTC Örneğinde Bütüncül Kıyı Yönetimi Yaklaşımının İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Büyükvelioğlu E (1999). Kıyı Alanlarında Sürdürülebilir Kalkınma Doğrultusunda Kıyı Yönetimi ve Planlaması Üzerine Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama ABD, Ankara.
- Cheong S.M (2008). A New Direction in Coastal Management. Science Direct, Marine Policy 32: 1090-1093.
- Cicin-Sain B, Knecht R.W (1998). Integrated Coastal and Ocean Management: Concepts and Practices, Island Press, D.C, 517 p, Washington.
- Cicin-Sain B, Knecht R.W, Vallega A, Harakunarak A (2005). Education and Training in Integrated Coastal Management: Lessons from International Arena. Ocean&Coastal Management, 43:291-300
- Clark J.C (1992). Integrated Management of Coastal Zone. Food and Agriculture Organization of the United Nations, 160 p, Roma.
- Claudet J, Pelletier D, Bachet F and Galzin R (2006). Assessing the Effects of Marine Protected Area (MPA) on a Reef Fish Assemblage in a Northwestern Mediterranean Marine Reserve: Identifying Community-Based Indicators. Biological Conservation. 130: 349-369.

- Çakmak B (2001). Kıyı Yapılarında (Limanlarda) ÇED Uygulamaları (Altaş Ambarlı Liman Kompleksi Kıyı Tesisleri). Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Çil A (2004). Türkiye'nin Kıyı Alanları İçin Ortak Yönetim Yaklaşımları. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Cilt (1), 285-295, Çukurova Üniversitesi Adana.
- Demirak A, Balcı A, Tüfekçi M (2004). Güllük Körfezi'nde Kültür Balıkçılığının Su Kalitesine Olan Etkilerinin Yeni Bir Yöntemle İrdelenmesi. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Cilt (2), 497-507, Çukurova Üniversitesi Adana.
- Doğan E (1997). Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması. Arion Yayınevi. 186p, İstanbul.
- Doğan E, Burak S, Akkaya M.A (2005). Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama, Planlama, Kullanım. Beta Yayınevi. 237p, İstanbul.
- Dölgen D, Alpaslan M.N (1997). Atık Suların Deniz Deşarjı Sistemleriyle Uzaklaştırılması ve Türkiye Özelinde İncelenmesi. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı, Cilt (1), 371-379, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Ankara.
- Dündar Y (1995). İşsizlik ve Çevre Sorunları. Çevre ve İnsan Dergisi, Çevre Bakanlığı Yayın Organı, 24:12-16.
- Erginöz M.A (1998). Akdeniz Ülkelerinde ve Türkiye'de Kıyı Kullanımı, Yönetimi, İrdeme ve Öneriler. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Gallagher A, Johnson D, Glegg G, Trier C (2004). Constructs of Sustainability in Coastal Management. Science Direct, Marine Policy. 28: 249-255.
- Güneş S (2004). Deniz Çevresinin Korunması ve 1982 BMDHS. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Cilt (1), 167-175, Çukurova Üniversitesi Adana.
- Haslet S.K (2000). Coastal Systems Routledge, p.218, London.
- Hill M (2004). Coasts and Coastal Management. Hodder&Stoughton, 130p, Malta.
- İrtem E, Karaman E (2004). Edremit-Küçükkuyu Arasındaki Turizm Faaliyetlerinin Kıyı Alanlarına Etkisi ve Önerilen Yönetim Programı. İTÜ Dergisi, 3:3-14.
- İstemil A (2004). Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunmasına Yönelik Uluslar arası Çevre Politikasının Gelişimi. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Cilt (1), 175-184, Çukurova Üniversitesi Adana.

- Karaman E (2003). Edremit-Küçükkuyu Arasındaki Turizm Faaliyetlerinin Kıyı Alanlarına Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Balıkesir.
- Kapdaşlı S (1992). Kıyı Mühendisliği. İTÜ İnşaat Fakültesi Yayını, Sayı:1504, 277s İstanbul.
- Kay R and Adler J (2000) Coastal Planning and Management. Environment Spoon Press, 375 p, New York.
- Kayadelen H.K (2008). Tekirdağ Yat Limanı Projesi. Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Makina Fakültesi, Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği Bölümü, İstanbul.
- Kenna J.M, Cooper A, Hogan A.M (2008). Managinig by Principle: A Critical Analysis of the Europen Principles of Integrated Coastal Zone Management (ICZM). Science Direct, Marine Policy. 32: 941-955.
- Kılıçaslan Ç (2006). İkinci Konutların Deniz Kıyılarına Etkisi. Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 1:147-156.
- Kıran K (2008). Türkiye’de Kıyı Kullanımı ve Planlaması. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı Kentleşme ve Çevre Sorunları Bilim Dalı, Ankara.
- Karça P (1989). Kıyı Alanlarında Turizme Yönelik Bir Araştırma. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köseoğlu G (1997). Kıyı Alanları Yönetimi ve Kıyı Yapılarında Örnek Alan Samsun Limanı. Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Samsun.
- Montajit N (2000). Environmental Geology in Thailand-Programs and Strategies. Environmental Geology, 39 (7), 750-752 London.
- Ongan S (1997). Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanlarının Yönetimi. T.C Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Ulusal Çevre Eylem Planı, 94, Ankara.
- Onur S (2004). Deniz Taşımacılığı ve Çevre Sorunları. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Cilt (2), 643-652, Çukurova Üniversitesi Adana.
- Oral E, Deveci D (2004). Ege Bölgesi Liman Alternatiflerinin Toplu Değerlendirilmesi. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Cilt (2), 537-547, Çukurova Üniversitesi Adana.
- Önal İ, Nuray A (1997). Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Sorunları. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı, Cilt (1), 15-20, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Ankara.
- Philips M.R, Janes A.L (2006). Erouision and Tourism Infrostructure in the Coastal Zone: Problems, Consequences and Management. Tourism Management. 27: 517-524.

Satır T, Alkan G.B (2004). Türkiye Terminal ve Limanlarındaki Atık Alım Tesislerinin Marpol 73/78'e Göre İncelenmesi. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Cilt (1), 195-205, Çukurova Üniversitesi Adana.

Sesli A.F, Akyol N (2004). Türkiye'de Kıyı Alanları Konusunda Geçmişten Günümüze Ulusal Mevzuat. Karadeniz Teknik Üniversitesi Harita ve Kadastro Mühendisliği Yayını, Sayı:1205, 102s, Trabzon.

Sesli A.F, Çete M, Akyol N (2006). Avrupa Birliği Ülkelerinde Kıyı Mevzuatı. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VI. Ulusal Konferansı, Cilt (1), 167-175, Muğla Üniversitesi Muğla.

Stojanovic T, Ballinger R.C, Lalwani C.S (2004) Successful Integrated Coastal Management : Measuring it with Research and Contributing to Wise Practice. Science Direct, Ocean & Coastal Management. 47: 273-298.

TÜGEM (2007). Deniz Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı. <http://www.tugem.gov.tr/db/sud/yap/isletme/deniz/etmenler.xls>, 05.06.2009

Üzmez Z (2006). İstanbul Kıyı Alanları Yönetimi ve Silivri Kıyı Alanı Stratejik Planlaması. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kıyı ve Liman Mühendisliği Ana Bilim Dalı, İstanbul.

Yılmaz T, Alphan H, İzcankurtaran Y (2001). Tarım ve Kıyı Ekosistemlerinin Yönetimi. Türkiye 2. Ekolojik Tarım Sempozyumu, Antalya.

Yüksel Y, Akyarlı A, Çevik E, Yalçın C, Güler I (2002). Kıyı Bölgesi Yönetimi ve Türkiye Örneği. <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/11057.pdf>. (erişim tarihi: 10.01.2009)

World Bank (1993). Guidelines for Integrated Coastal Zone Management. Post J.C, Lundin C.G (editors). Environmental Sustainable Development Studies and Monographs Series. No:9, 16p

<http://www.akport.com.tr>. (erişim tarihi: 01.02.2009)

<http://www.akdeniz.edu.tr/muhfak/cevre/coastlearn-r/index.htm>. (erişim tarihi: 10.02.2009)

<http://www.coastlearn.com>. (erişim tarihi: 01.02.2009)

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/sorular/denizcevresi.asp>. (erişim tarihi: 16.07.2009)

<http://www.mimarlarodasi.org>. (erişim tarihi: 17.03.2009)

<http://www.tekirdagbel.com.tr>. (erişimtarihi:20.08.2009)



## **KIYI KANUNU**

Kanun Numarası: 3621

Kabul Tarihi: 04/04/1990

Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi: 17/04/1990

Yayımlandığı Resmi Gazete Sayısı: 20495

### **BİRİNCİ BÖLÜM: GENEL HÜKÜMLER**

#### **AMAÇ**

Madde 1 - Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.

#### **KAPSAM**

Madde 2 - Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsar.

#### **İSTİSNALAR**

Madde 3 - Askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerinde veya ülke güvenliği ile doğrudan ilgili, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hareket ve savunma amaçlı yerlerde (konut ve sosyal tesisler hariç) özel kanun hükümlerine, diğer özel kanunlar uyarınca belirlenmiş veya belirlenecek yerlerde ise özel kanunların bu Kanuna aykırı olmayan hükümlerine uyulur.

## TANIMLAR

Madde 4 - Bu Kanunda geçen deyimlerden;

Kıyı çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi,

Kıyı Kenar çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını,

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı,

Sahil şeridi (Değişik tanım: 01/07/1992 - 3830/1 md.) Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı,

Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını,

Toplumun yararlanmasına açık yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulan ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları, ifade eder.

(Son fıkra iptal: Anayasa Mahkemesi'nin 18/09/1991 tarih ve E.: 1990/23, K.: 1991/29 sayılı kararı ile)

## GENEL ESASLAR

Madde 5 - Kıyılar ile ilgili genel esaslar aşağıda belirtilmiştir:

Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır,

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Ek: (01/07/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.

Ek: (01/07/1992 - 3830/2 md.) Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.

Ek: (01/07/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeritlerinin derinliği, 4 üncü maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.

Ek: (01/07/1992 - 3830/2 md.) Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.

Ek: (01/07/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.

## İKİNCİ BÖLÜM: KIYI, KIYI KENAR ÇİZGİSİ, SAHİL ŞERİDİ, PLANLAMA VE YAPILANMA KIYININ KORUNMASI

### YAPI YASAĞI VE KIYIDA YAPILACAK YAPILAR

Madde 6 - Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.

Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez.

Kıyılara moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile;

a) İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyayı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler,

b) Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler,

c) (Ek bend: 3/7/2005-5398 S.K./13.mad) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (krvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, krvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı krvaziyer ve yat limanları,

d) (Ek bent: 31/07/2008-5801 S.K./3.mad) Uluslararası spor otoritelerinin, Türkiye'de spor faaliyetlerinin düzenleneceğine dair kararı gereğince Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğünün bağlı olduğu spordan sorumlu Bakanlığın izni doğrultusunda, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun (I) sayılı Cetvelinde düzenlenen genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri, aynı Kanunun (II) sayılı Cetvelinde düzenlenen özel bütçeli idareler, belediyeler ile il özel idareleri tarafından her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına/yaptırılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesisleri yapılabilir.

(Ek fıkra: 3/7/2005-5398 S.K./13.mad) Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve krvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

Bu yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

## DOLDURMA VE KURUTMA YOLUYLA ARAZİ KAZANMA VE BU ARAZİLER ÜZERİNDE YAPILABİLECEK YAPILAR

Madde 7 - Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.

Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Bayındırlık ve İskan Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak, bu planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar ise, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz.

Bu alanlar üzerinde 6 ncı maddede belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir.

## SAHİL ŞERİDİNDE YAPILABİLECEK YAPILAR

Madde 8 - Uygulama imar planı bulunmayan alanlardaki sahil şeritlerinde, 4 üncü maddede belirtilen mesafeler içinde hiç bir yapı ve tesis yapılamaz.

Uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.

Ancak bu alanlarda; uygulama imar planı kararıyla altı ve yedinci maddede belirtilen yapı ve tesislerle birlikte toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günü birlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir.

## KIYI KENAR ÇİZGİSİNİN TESPİTİ

Madde 9 - Kıyı kenar çizgisi, valiliklerce, kamu görevlilerinden oluşturulacak en az 5 kişilik bir komisyonca tespit edilir.

Bu komisyon; jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfoloğ, harita ve kadastru mühendisi, ziraat mühendisi, mimar ve şehir plancısı, inşaat mühendisinden oluşur.

Komisyonca tespit edilip valiliğın uygun görüşü ile birlikte gönderilen kıyı kenar çizgisi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

Komisyonun çalışma usul ve esasları Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanan yönetmelik ile belirlenir.

#### KIYI VE SAHİL ŞERİDİNDE PLANLAR

Madde 10 - Kıyıda ve sahil şeridindeki planlar bu Kanunun ve buna dayanılarak çıkarılacak yönetmeliğın hükümlerine aykırı olamaz. Bu yerlerde düzenlenen planlardan, imar mevzuatı veya yerin özelliğı dolayısıyla 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamına girenler, anılan Kanunun 7. maddesine göre onaylanarak kesinleşir.

#### KIYIDA VE DOLDURMA VE KURUTMA YOLUYLA KAZANILAN ARAZİLER ÜZERİNDE YAPILANMALARA İZİN VERİLMESİ

Madde 11 - Bu Kanun hükümlerine göre, kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılabilmesi için, Maliye ve Gümrük Bakanlığından gerekli iznin alınması zorunludur.

Yapı ruhsatı verilmesinde bu izin belgesi yeterlidir.

İznin verilme şekil ve şartları Bayındırlık ve İskan ve Maliye ve Gümrük bakanlıklarınca birlikte tespit edilerek çıkarılacak uygulama yönetmeliğında belirtilir.

#### TAPUYA ŞERH VERİLMESİ

Madde 12 - Sahil şeridinde, bu Kanunun 8 inci maddesinde belirtilen hükümlere uygun olarak yapılan yapıların bu niteliklerinin, tapu kütüğünün beyanlar hanesine işlenmesi zorunludur.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KONTROL, İMAR MEVZUATINA AYKIRI YAPI VE CEZA HÜKÜMLERİ KONTROL

Madde 13 - Bu Kanun kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise valilikçe yürütülür. İlgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır.

### İMAR MEVZUATINA AYKIRI YAPI

Madde 14 - Bu Kanun kapsamında kalan alanlarda ruhsatsız yapılar ile ruhsat ve eklerine aykırı yapılar hakkında 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

### CEZA HÜKÜMLERİ

Madde 15- (Değişik madde: 23/01/2008-5728 S.K./466.mad)

Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara iki bin Türk Lirasından on bin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir. Ayrıca oluşturulan engellerin beş günden fazla olmamak üzere belirlenen süre zarfında kaldırılmasına karar verilir. Bu süre zarfında engellerin ilgililer tarafından kaldırılmaması halinde, masrafi yüzde yirmi zammıyla birlikte kendilerinden kamu alacaklarının tahsili usulüne göre tahsil edilmek üzere kamu gücü kullanılmak suretiyle derhal kaldırılır. Kabahatin tekrarı halinde, ceza üst sınırdan verilir.

Birinci fıkrada sayılan yerlerden kum, çakıl alanlara üç bin Türk Lirasından on beş bin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir.

Birinci fıkrada sayılan yerlere moloz, toprak, cüruf, çöp gibi atık ve artıkları dökenler, atılan veya dökülen maddenin niteliğine, çevreyi kirletici ve bozucu etkisine göre Türk Ceza Kanunu, Kabahatler Kanunu veya Çevre Kanunu hükümlerine göre cezalandırılır.

Yukarıdaki fıkralarda sayılan fiillerin kıyının doğal yapısını bozacak bir etki meydana getirmesi halinde, daha ağır cezayı gerektiren bir suç oluşturmadığı takdirde, faileri hakkında altı aydan iki yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

Birinci fıkrada sayılan yerlerde ruhsatsız veya ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapı yapan kişilere Türk Ceza Kanunu veya İmar Kanunu hükümlerine göre verilecek ceza bir kat artırılır.

İlgili kanunlarda belirtilen makamların yetkileri saklı kalmak üzere, bu maddede belirtilen idarî yaptırımlara karar vermeye mahalli mülki amir yetkilidir.

## YÖNETMELİK

Madde 16 - Bu Kanunun uygulanması ile ilgili yönetmelik, Kanunun yayımından itibaren 3 ay içinde Maliye ve Gümrük, Turizm Bakanlıklarının yazılı görüşü alınarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanır.

Ek Madde 1 - (Ek madde: 01/08/2003 - 4971 S.K./26. md.)

Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların kullanımında bulunan ve bu Kanunun 6. maddesi kapsamında kıyıda yer alan arazi ve yapılar için, bu Kanun hükümleri çerçevesinde yapılması gereken tüm işlemler (kıyı kenar çizgisinin tespiti, Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca lüzum görülmesi halinde kıyı kenar çizgisinin yeniden tespiti, uygulama imar planlarının hazırlanması, ruhsat ve benzeri hususlar) kuruluşun özelleştirme kapsamına alınmasını takiben ilgili kurum ve kuruluşlarca iki ay içerisinde sonuçlandırılır. Bu arazi ve yapılar Özelleştirme İdaresi Başkanlığının talebine istinaden kadastro müdürlüğünce kadastro paftalarına özel işaretleri ile belirtilir.

Geçici Madde - Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce mevzuat hükümlerine uygun olarak onanmış ve kısmen veya tamamen yapılaşmış 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının sahil şeritleri ile ilgili hükümleri geçerlidir. Ancak, 8 inci maddenin ikinci fıkra hükümleri saklıdır.

## YÜRÜRLÜK

Madde 17 - Bu Kanunun (...) hükümleri yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

## YÜRÜTME

Madde 18 - Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.



## KANUNA İŞLENEMEYEN HÜKÜMLER

01/07/1992 TARİHLİ VE 3830 SAYILI KANUNUN GEÇİCİ MADDESİ:

Geçici Madde - Kısmen veya tamamen yapılaşmamış alanlarla ilgili imar planı revizyonları bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 1 yıl içinde tamamlanır.

## KIYI KANUNUNUN UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### Genel Hükümler

#### Yasal Dayanak

Madde 1- (Değişik: 13.10.1992/21374 R.G.) Bu Yönetmelik, 1.7.1992 tarih ve 3830 sayılı Kanun ile değişik 4.4.1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 5 ve 16. maddeleri gereğince düzenlenmiştir.

#### Amaç

Madde 2- Bu Yönetmeliğin amacı, deniz, tabii ve suni göller ve akarsularda kıyı kenar çizgisinin tespiti, kıyıların kullanılması ve korunması ile kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda, deniz ve göllerin kıyılarının devamı niteliğinde olan sahil şeritlerinde planlama ve uygulama esaslarını belirlemektir.

#### Kapsam

Madde 3- Bu yönetmelik, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile sahil şeritlerini, bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarını, kıyılarda ve sahil şeritlerinde planlama ve yapılanma esaslarını doldurma ve kurutma yolu ile arazi kazanma ve kullanma esaslarını, kıyı kenar çizgisi tespit komisyonunun teşekkülü, görev ve yetkileri, çalışma şekli ile Kanunun uygulanmasına açıklık getiren esasları kapsar.

#### Tanımlar

Madde 4- Bu yönetmelikte kullanılan deyimler aşağıda tanımlanmıştır.

Kanun: (Değişik: 13. 10. 1992/21374 R.G.) 1/7/1992 tarihi ve 3830 sayılı Kanun ile değişik 4/4/1990 tarihi ve 3621 sayılı Kıyı Kanunudur.

Bakanlık: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'dır.

Kıyı Çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir.

Tabii ve suni göllerde Devlet Su İşleri, Genel Müdürlüğünce belirlenen maksimum su kotu kıyı çizgisini belirler.

Kıyı Kenar Çizgisi: (Değişik: 30.3.1994/21890 R.G.) Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların, alçak basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumsal ve kıyı kamularından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık benzeri alanların doğal sınırı; dar- yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise şev yada falezin üst sınırındadır.

Bu sınır doldurma suretiyle arazi elde edilmesi halinde de değiştirilemez.

Kıyı kenar çizgi tespitine konu olmayan akarsuların, deniz, tabii ya suni göllerle birleştiği yerlerde, kıyı kenar çizgisi olarak tespit edilir.

Kıyı:(Değişik: 30.3.1994/21890 R.G.) Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

a) Dar-yüksek Kıyı:Plaj ya da abrazyon platform olmayan veya çok dar olan şev veya falezle son bulan kıyılardır.

b)Alçak-Basık Kıyı: Kıyı çizgisinden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılardır.

Sahil Şeridi:(Değişik: 13/10/1992/21374 R.G.) Deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır.

İki bölümden oluşan bu alan kullanım amacı ve doğal eşiklere göre belirlenir.

Sahil şeridinin birinci bölümü;

Sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinleme ve bu yönetmelikte tanımlanan rekreatif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 metre genişliğinde belirlenen bölümdür.

Sahil şeridin ikinci bölümü;

Sahil şeridinin birinci bölümünde sonra kara yönünde yatay olarak en az 50 metre genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece Kanunun 8 inci maddesinde ve bu Yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür.

Toplumun Yararlanmasına Açık Yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ver serbest olarak açık bulundurulan ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıdır.

Akarsu: Devamlı akış gösteren ve ekli listede belirlenen akarsulardır.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği :2872 sayılı Çevre Kanunu gereğince hazırlanan, 4.9.1998 sayılı resmi Gazete'de yayımlanan Yönetmeliktir.

Teknik yönetmelik: 31.1.1988 tarih ve 19711 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Büyük Ölçekli Haritaların Yapım Yönetmeliğidir.

Su Ürünlerini Üretim ve Yetiştirme Tesisi: 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanununda tanımlanan ve sadece su ürünlerini üretmek ve yetiştirmek için yapılan tesislerdir.

Günübirlik Turizm Tesisleri: (Değişik : 30.3.1994/21890 R.G.) Kamping ve konaklama ünitelerini içermeyen, duş, gölgelik, soyunma kabini, wc, kafe-bar, pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, spor tesisleri, golf alanları, açık gösteri eğlence alanları, lunapark, fuar su oyunları parkı ve özellik taşıyan el sanatları ürünlerinin 20 m2' yi geçmeyen sergi ve satış ünitelerini içeren yapı ve tesislerdir.

Kısmi Yapılaşma: (Değişik: 30.3.1994/21890 R.G.) a) Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında; 11 Temmuz 1992 tarihinden önce belirli bir kullanım amacına dayalı olarak onaylanmış 1/1000 ölçekli mevzi imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik kesim içerisindeki imar adalarında; üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az su basman seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam alanın yüzde ellisinden fazla olması durumudur.

Üzerinde birden fazla yapı yapılması mümkün olan parseller, en az su basman seviyesinde inşaatı tamamlanmış olmak kaydı ile taban alanı veya yapı sayısı itibariyle bu kapsamda değerlendirilir.

b) Kentsel ve kırsal yerleşmelerde; meskun ve gelişme alanlarını kapsamak yerleşmenin mevcut ve projeksiyon nüfusuna dayalı gerekli tüm kullanım ve fonksiyonları içermek üzere hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesiminde yer alan imar adalarının sayılı yüzde ellisinden fazlasında, (a) bendi hükümleri geçerlidir.

c) Turizm alan ve merkezlerinde; Turizm Bakanlığınca 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış turizm amaçlı uygulama imar planlarının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesimindeki imar adalarının yüzde ellisinden fazlasında, (a) bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde (a) bendi hükümleri geçerlidir.

d) Turizm alan ve merkezlerinde, turizm dışı kullanımlara yönelik olarak hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının ilgi ve kapsamına göre (a) veya (b) bentlerindeki tanımlara uygun yapılaşmış olması durumudur.

Taşıt Yolu: (Ek: 13.10.1992/21374 R.G.) Motorlu taşıt trafiğine açık olan yollardır.

Rekreatif Alanlar: (Ek:13.10.1992/21374 R.G.)Halkın eğlence ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya dönük, açık olarak düzenlenen oturma ve yemek yerleri, yemek pişirme yerleri, çeşmeler, oyun ve açık spor alanları, açık gösteri alanları ve yeşil bitki örtüsü bulunan alanlardır.

Emsal, İnşaat Alanı Kat Sayısı :(Ek: 13.10.1992/21374 R.G.) Yapı inşaat alanının imar parseli alanına oranıdır.

#### Genel Esaslar

Madde 5- Kıyılar ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır.

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.

(Değişik: 13.10.1992/21374 R.G.) Kıyılardan kum, çakıl, vesaire alınamaz veya çekilemez.

Kıyılarda kıyıyı değiştirecek boyutta ve kıyının doğal yapısını bozacak nitelikte kazı yapılamaz.

Valilikçe uygun görülmesi ve yazılı izin verilmesi halinde Valilik denetiminde kıyının doğal yapısını değiştirmeyecek boyut ve nitelikte yapılacak kazı işlemi izin şartlarına bağlıdır. İzin şartlarına aykırı işlem yapılması halinde verilen izin iptal edilir ve Yönetmeliğin 21 inci maddesine göre cezai işlem yapılır.

Kıyılara moloz, toprak, curuf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez. Ayrıca Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği hükümleri de geçerlidir.

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, 2872 sayılı Çevre Kanunu ve aynı Kanun gereğince çıkartılan yönetmelik hükümleri saklıdır. Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için onaylı kıyı kenar çizgisinin bulunması zorunludur.

## İKİNCİ BÖLÜM

Komisyununun Teşekkülü, Çalışma Usul ve Esasları

Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı

Kıyı kenar Çizgisi Tespit Komisyonunun Teşekkülü

Madde 6-Kıyı kenar çizgisi tespit komisyonu valiliklerce, kamu görevlilerinden en az beş kişiden oluşturulur. Komisyonda aşağıda belirlenen meslek gruplarının her birinden en az bir kişinin bulunması zorunludur.

- a) (Değişik: 13.10.1992/21374 R.G.) jeoloji mühendisi ve/veya jeolog, ve/veya jeomorfolog
- b) Harita ve kadastro mühendisi
- c) Ziraat mühendisi
- d) Mimar ve/veya şehir plancısı
- e) İnşaat mühendisi

Bu üyeler arasından valinin belirleyeceği bir üye komisyon başkanlığını yürütür.

#### Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı

Madde 7- (Değişik: 30.3.1994/21890 R.G.) Onaylı kıyı kenar çizgisi bulunmayan alanlardaki tespit işlemlerinin valiliklerce bir program dahilinde ve en kısa sürede gerçekleştirilmesi esastır.

Valiliklerce yıllık tespit programları hazırlanır.

Tespit işlemlerinin kanun, yönetmelik ve bu programlara uygun olarak yürütülmesi ve tamamlanması için her türlü önlem alınır. Ancak ilgililerin tespit talebi halinde, yıllık programda olup olmadığına bakılmaksızın kıyı kenar çizgisi tespiti, bu Yönetmelik esaslarına göre öncelikle yapılır.

Kıyı kenar çizgisi tespitleri muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 metrelik alanı içeren halihazır haritalar üzerinde pafta bütününde geçirilir.

a) Valiliklerce yıllık programlarına uygun olarak yapılacak kıyı kenar çizgisi tespitleri, 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine, yoksa 1/15000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine, bunun da bulunmaması halinde 1/1000 veya 1/5000 ölçekli standart topografik harita üzerine yapılır.

b) İlgilerince kıyı kenar çizgisi tespit talebi halinde, kıyı kenar çizgisinin 1/100 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine geçirilmesi zorunludur.

1) Daha evvel 1/2000 veya 1/5000 ölçekli halihazır fotogrametrik, kadastral veya şeritvari harita üzerine geçirilerek onaylanmış kıyı kenar çizgisi varsa; ilgililerince tespiti konu alanın 1/1000 ölçekli halihazır haritası yaptırılır ve onaylatılır ve kıyı kenar çizgisi 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine aktarılarak bu Yönetmeliğin 9 uncu maddesi hükümlerine göre onaylanır.

2) Onaylı kıyı kenar çizgisi bulunmayan, 1/1000 ölçekli halihazır haritası bulunan yerlerde kıyı kenar çizgisi, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 m. lik alanı içerek kısmın 1/1000 ölçekli halihazır haritası ilgisince tamamlattırılarak onaylatıldıktan sonra geçirilir.

3) Onaylı kıyı kenar çizgisi ve 1/1000 ölçekli onaylı halihazır haritası bulunmayan yerlerde, kıyı kenar çizgisi, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 metrelik alanı içeren 1/1000 ölçekli halihazır harita ilgisince yaptırılarak onaylandıktan sonra geçirilir.

4) Daha önce 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita paftaları üzerinde kıyı kenar çizgisi olmayan kısımların haritası yaptırılarak onaylatılır. Kıyı kenar çizgisi pafta bütününe tamamlanarak geçirilir.

5) Daha evvel 1/1000 ölçekli veya daha büyük ölçekli kadastro paftaları üzerine çizilerek onanmış kıyı kenar çizgilerinin 1/1000 ölçekli halihazır harita üzerine aktarılması istenirse; kıyı kenar çizgisi, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 metrelik alanı içeren 1/1000 ölçekli halihazır harita ilgisince yaptırılarak onaylandıktan sonra bu harita üzerine aktarılır ve arşivlenmek üzere bakanlığa gönderilir. Aktarma işleminde hata tespiti halinde düzeltilmek üzere valiliğe iade edilir.

Tespit talepleri haritaya ilişkin koşulların tamamlanarak valiliğe tesliminden sonra valiliğince 3 ay içinde sonuçlandırılır.

Kıyı kenar çizgisi tespiti talep üzerine yapılmış ise bakanlığa gönderilen ozalit paftalar üzerine talep konusu taşınmaz veya taşınmazların mülkiyet sınırları da işlenir.

#### Kıyı Kenar Çizgisinin Arazide Tespiti ve Haritalara Geçirilmesi

Madde 8- Kanun ve bu yönetmeliğin 4 üncü maddesinde belirlenen esaslara göre kıyı kenar çizgisi arazide tespit arazide tespit edilir. Bu Yönetmeliğin 7 inci maddesinde belirtilen onaylı halihazır haritalar üzerine işlenir.

Arazide teknik yönetmelik esaslarına göre tespit edilen noktaların meydana getirdiği kıyı kenar çizgisi, usulüne uygun olarak harita üzerine geçirilir. Bu şekilde düzenlenen kıyı kenar çizgisi geçirilmiş halihazır haritalar ve bunların dayanağı belgeleri komisyon tarafından imzalanır.

Arazide tespit edilen ve harita üzerine geçirilen kıyı kenar çizgisinin hangi esas ve verilere göre geçtiğini açıklayan bir tutanak düzenlenir ve komisyon tarafından imzalanır.

#### Kıyı Kenar Çizgisinin Onayı

Madde 9- Orijinal pafta, bu paftadan çoğaltılmış bir takım ozalit pafta, mahallindeki tutanak ve ölçü işlemleri ile ilgili belgeler valiliğe sunulur. Valilik uygun görüşü ile birlikte bu belgeleri ve konu ile ilgili diğer belgeleri Bakanlığa gönderir.

Uygun görülen kıyı kenar çizgileri bakanlıkça onaylanarak yürürlüğe girer. Onaylı orijinal pafta valiliğe gönderilir. bakanlıkça uygun görülmeyen kıyı kenar çizgisi paftaları, gerekli düzeltmeler veya yeniden tespit yapılmak üzere valiliğe iade edilir.

#### Paftaların Çoğaltılması ve Dağıtımı

Madde 10- Bakanlıkça valiliğe gönderilen onaylı orijinal kıyı kenar çizgisi paftaları, valilikçe çoğaltılarak tapu sicil müdürlüğüne, yerel maliye teşkilatına ve tespit belediye hudutları içinde ise, ilgili belediyesine gönderilir Onaylı orijinal kıyı kenar çizgisi paftaları valilikçe muhafaza edilir.

Tespit sonucunda, kıyıda kalan özel mülkiyete konu arazilerle ilgili tapu iptal işlemleri ilgili defterdarlıkça yürütülür.

#### Kıyı Kenar Çizgilerinin Aleniyeti

Madde 11- Kıyı kenar çizgisi paftaları alenidir. Belediye veya valilikler kıyı kenar çizgisi paftalarının tamamını veya bir kısmının kopyalarının tespit edilecek ücret karşılığında isteyenlere verir.

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### Kıyıda ve Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde Planlama ve Yapılanma Kıyıda Planlama

Madde 12- Kıyılarda 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapılıp onaylanmadan uygulama ve yapılanmaya geçilemez. Kıyıda gerektiğinde ilgili kuruluşların görüşleri alınarak sadece Kanunun 6 ıncı maddesi ve bu yönetmeliğin 13 üncü maddesindeki yapı ve tesislerin inşaaı amacıyla, imar planı yapılabilir.

2634 sayılı Turizmi Teşvik kanununa göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerindeki turizme dönük kullanımlar ile aynı alanlarda yer alan sahil şeritlerindeki günöbirlik turizm alanlarının veya sahil şeridi dışındaki konaklama tesislerinin tamamlayıcısı ve devamı niteliğinde olan ve bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinin (a) bendinde sayılan yapı ve tesislere ait uygulama imar planları, aynı kanunun 7 inci maddesi uyarınca Turizm Bakanlığı'nca onaylanarak yürürlüğe girer.

(Değişik: 13.10.1992/12374 R.G.) İkinci fıkra kapsamı dışında kalan uygulama imar palanları 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca Bakanlık, valilik veya belediyesince onaylanarak yürürlüğe girer.



## Kıyıda Yapı

Madde 13- Kıyıda onaylı uygulama imar planlarına göre ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin tüm önlemler alınmak koşulu ile aşağıdaki yapı ve tesislere yapılabilir:

a) Kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik altyapı ve tesisler: İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları

b) Faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesisler: Tersane, gemi söküm yeri, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri,

c) (Değişik 30.3.1994/21890 R.G.) Kıyılarda ayrıca uygulama imar planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, aralarında en az 150 metre mesafe olmak kaydı ile 6 m<sup>2</sup> 'yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir.

(Ek: 13.10.1992/21374 R.G.) a) ve (b) bendlerinde sayılan yapı ve tesis alanlarında, bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu alt ve üst yapı ve tesisleri yapılabilir. Günöbirlük turizm yapı ve tesisleri yapılamaz.

(Ek: 30.3.1994/21890 R.G.) Sahil şeridinin ikinci bölümünde ve sahil şeridi gerisinde kalan özel kullanımlara ait arıtma tesisleri kıyıda yapılamaz.

Bu alanlarda sadece kamuya yararlı arıtma tesisleri yer alabilir.

Kıyılarda yapılan yapı ve tesisler, yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

## Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma

Madde 14- (Değişik: 30.3.1994/21890 R.G.) Denizlerde, içme ve kullanma suyu kaynağı olmamak kaydı ile tabii ve suni göllerde ve akarsularda; sadece kamu yararının gerektirdiği hallerde daha uygun alternatifler bulunmaması veya kıyı alanının yetersizliği nedeniyle ve uygulama imar planı kararı ile bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirtilen yapı ve tesislerle, Kanunun 7 inci maddesi gereği yapılabilecek kara, deniz, hava ulaşımına yönelik altyapı tesisleri, yeşil alan düzenlemeleri kapsamında park, çocuk bahçesi, açık spor alanları ile açık alan ağırlıklı olmak üzere ve emsali aynı amaçla ayrılan alanın %3 unu yüksekliği 5.50 m. yi aşmayan takılıp sökülebilir elemanlarla inşa edilen; lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları düzenlemek amacıyla doldurma ve kurutma işlemi yapılarak arazi kazanılabilir.

Planların hazırlanması, incelenmesi ve doldurma ve kurutma işleminin gerçekleştirilmesi aşamalarında, ekolojik dengenin korunması, deniz, tabii ve suni göl ve akarsularla bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi esastır.

Doldurma ve kurutma işleminin yapılabilmesi için;

a) Doldurma ve kurutma işlemini yapacak olan ilgili idarece doldurma ve kurutma işlemine ilişkin talep valiliğe iletilir.

b) Valilik, doldurma ve kurutma yapılmasında sakınca olup olmadığına dair gerekçeli görüşünü, teklifle birlikte Bakanlığa iletir.

c) Bakanlık, konusuna ve bölgenin özelliğine göre ilgili kuruluşların görüşünü alarak teklifi inceler.

d) Teklifin Bakanlıkça uygun bulunması halinde, doldurma ve kurutma alanını ve bu alandaki uygulamayı içeren uygulama imar planı, talep sahibi idarece yapılır veya yaptırılır.

e) Doldurma ve kurutma suretiyle kazanılacak arazi, 2634 sayılı Turizmi teşvik Kanununa göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinden ve bu Yönetmeliğin 12 inci maddesinin ikinci fıkrasında sayılan kullanımlara, yapı ve tesislere ait ise, uygulama imar planları aynı Kanunun 7 inci maddesi uyarınca Turizm Bakanlığı'nca onaylanır.

Turizm bölge, alan ve merkezlerinde turizm dışı kullanımları içeren uygulama imar planları ile doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanılan diğer alanlardaki uygulama imar planları 3194 sayılı İmar Kanunu hükümleri uyarınca yapılır veya yaptırılır. Bakanlıkça onaylanarak yürürlüğe girer.

f) Doldurma ve kurutma işlemleri onaylı imar planlarına uygun olarak yapılır.

Kıyıda, Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde İnşaat Ruhsatı

Madde 15- Kıyıda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak olan ve bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesi ile 14 üncü maddesinin (e) bendinde sayılan yapı ve tesislere yapı ruhsatı verilebilmesi için Maliye ve Gümrük Bakanlığı'nda gerekli iznin alınması zorunludur.

(Değişik : 13.10.1992/21374 R.G.) Maliye Bakanlığı'nca bu iznin verilmesi için; onaylı uygulama imar planı ile dolgu veya kurutmanın plan ve projesine uygun olarak gerçekleştirildiğine ilişkin plan ve projeyi onaylayan daire yazısının bulunması gerekir.

İnşaat ruhsatı verilmesi için Maliye Bakanlığı'nca kiralama, irtifak hakkı tesisi veya tahsis işleminin yapılmış olması şarttır. Bu belgeler tapu yerine geçecek belgeler olarak kabul edilir. İnşaat ruhsatı işlemleri 3294 sayılı İmar Kanununun ilgili hükümlerine göre yürütülür.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Sahil Şeridi, sahil Şeridinde Planlama ve Yapılanma Sahil Şeridinin Belirlenmesi

Madde 16- (Değişik: 30.3.1994/21890 R.G.) Sahil Şeridinin belirlenmesinde aşağıdaki esaslara uyulur.

a) Uygulama imar planı ilk defa yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarda ve iskan dışı alanlarda sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğinde olmak üzere belirlenir. Bu alanlar kapsamında daha önce mevzii imar planı onaylanmış alanların kalması durumunda, mevzii imar planının kısmen veya tamamen yapılaşma bulunmayan imar adalarında da sahil şeridi en az 100 metre olarak belirlenir.

b) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planı bulunan kentsel ve kırsal yerleşmelerde, turizm merkez ve alanlarındaki turizm amaçlı alanlar ile turizm merkez ve alanlarındaki kentsel ve kırsal yerleşmelerde kısmen veya tamamen yapılaşma varsa onaylı imar planındaki sahil şeridi geçerlidir. Aksi halde sahil şeridi (c) bendi uyarınca belirlenir.

c) Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış mevzii imar planı ve turizm merkez ve alanlarındaki turizm dışı kullanımları yönelik mevzu imar planı bulunan alanlarda; planda belirlenen sahil şeridinin başlangıcından itibaren ilk sırada yer alan imar adalarının kısmen veya tamamen yapılmış olması durumunda, gerisindeki imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olup olmadığına bakılmaksızın onaylı plandaki sahil şeridine uyulur. İlk sırada yer alan imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olmaması durumunda geriye doğru diğer imar adalarının durumu değerlendirilerek kısmen veya tamamen yapılaşma bulunanların kıyı yönündeki cephe hattı esas alınarak sahil şeridi belirlenir.

11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kısmi yapılaşma bulunmayan alanları ile ilgili gerekli revizyonlar en çok 1 yıl içinde Kanun ve bu Yönetmelik hükümlerine göre yapılır. Boş ve kısmi yapılaşma bulunmayan alanlarda bu işlemler yapılmadan yapı ruhsatı verilmez.

Sahil şeridinde kıyıya geçişi engelleyecek şekilde; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık, ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, curuf, çöp gibi çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülmez, kazı yapılamaz.

Sahil şeridine 11 Temmuz 1992 tarihinden önce yürürlükteki plan ve/veya mevzuatta uygun olarak yapılmış veya inşaat ruhsatı alınarak en az su basman seviyesine kadar inşaatı tamamlanmış yapılardaki müktesep haklar saklıdır. Bu hüküm, üzerine birden fazla yapı yapılmak üzere ruhsat alınmış parsellerdeki en az su basman seviyesindeki yapılar içinde geçerlidir.

Sahil şeridinin birinci bölümünde yeni taşıt yolları açılmaz. Ancak 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kısmi yapılaşma bulunmayan alanları ile ilgili gerekli revizyonlar en çok 1 yıl içinde Kanun ve bu Yönetmelik hükümlerine göre

yapılır. Boş ve kısmi yapılaşma bulunmayan alanlarda bu işlemler yapılmadan yapı ruhsatı verilmez.

Sahil şeridinde kıyıya geçici engelleyecek şekilde; duvar, çit parmaklık tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. moloz, toprak, curuf, çöp gibi çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.

Sahil şeridinde 11 Temmuz 1992 tarihinden önce yürürlükteki plan ve/veya mevzuata uygun olarak yapılmış veya inşaat ruhsatı alınarak en az su basman seviyesine kadar inşaatı tamamlanmış yapılardaki müktesep haklar saklıdır. bu hüküm, üzerine birden fazla yapı yapılmak üzere ruhsat alınmış parsellerdeki en az su basman seviyesindeki yapılar içinde geçerlidir.

Sahil şeridinin birinci bölümünde yeni taşıt yolları açılmaz. Ancak 11 Temmuz 1992 tarihinden önce mevzuat hükümlerine uygun olarak onaylanmış planlara göre yapımına başlanmış veya kullanılmakta olan Devlet Karayolları ile yapımı gerçekleştirilmiş imar yollarındaki müktesep hakla saklıdır. İnşaatına başlanmış imar yollarında ise mümkün olan en kısa mesafede iç yollarla bağlantı sağlanmak üzere imar planı revizyonu yapılır. Sahil şeridi birinci bölümünde ancak iç yollarla dolgu alanlarındaki yapılmış veya yapılacak yolları bağlayan kısa geçişler için imar yolları planlanabilir.

#### Sahil şeridinde Planlama

Madde 17- (Değişik 13.10.1992/21374 R.G.) Sahil şeridinde uygulama imar planı yapılıp onaylanmadan uygulamaya geçilemez. Tamamen veya kısmen yapılaşmamış sahil şeritlerinde yapılacak plânlar: Kanunun 5 inci maddesindeki esaslar dikkate alınarak aşağıdaki şekilde düzenlenir.

Sahil şeritlerinin birinci bölümünü içeren uygulama imar planları, tümüyle açık alan olarak toplumun kullanımına tahsis edilecek şekilde düzenlenir. Bu alanlarda sadece yaya yolları, gezinti ve dinlenme alanları, seyir teras ve alanları ile bu Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde tanımlanan rekreatif amaçlı kullanımlar ile bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirlenen yapı ve tesisler yer alabilir. Bu alan içinde toplumun yararlanmasına açık yapılar da dahil olmak üzere başka hiç bir yapı ve tesis yapılamaz.

Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak planlar, bu Yönetmeliğin 13 ve 14 üncü maddesinde sayılan yapı ve tesisler ile toplumun yararlanmasına açık olmak şartı ile konaklama hariç bu Yönetmelikte tanımlanan günübirlik turizm yapı ve tesislerini kapsayacak şekilde düzenlenir.

Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak günübirlik turizm yapı ve tesisleri için emsal 0.20' yi, bir (1) katı, H=4.50 metreyi, asma katlı yapılması halinde H=5.50 metreyi geçmemek üzere plan kararları getirilebilir.

2634 sayılı Turizmi Teşvik kanununa göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinden sahil şeridini kapsayanlarda uygulama imar planları, aynı Kanunun 7 inci maddesi uyarınca düzenlenip onaylanarak yürürlüğe girer.

Yukarıdaki fıkra kapsamı dışında kalan uygulama imar planları 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili maddeleri uyarınca Bakanlık, Valilik veya belediyesince onaylanarak yürürlüğe girer.

#### Sahil Şeridinde Yapılanma

Madde 18- (Değişik: 13.10.1992/21374 R.G.) Bu Yönetmeliğin 16 ıncı maddesine göre belirlenen sahil şeritlerinde uygulama imar planı olmaksızın hiçbir yapı ve tesis yapılamaz.

(Ek: 30.3.1994/21890 R.G.) Sahil şeridinin ikinci bölümünde veya sahil şeridi gerisinde kalan alanlarda yer alan özel yapı ve tesislere ait arıtma tesisleri sahil şeridinin birinci bölümünde yer alamaz. Bu tür arıtma tesisleri ait oldukları tesislerin mülkiyetinde ve kamuya terk edilmesi gerekli olmayan alanlarda inşa edilebilir.

(Değişik: 30 3.1994/21890 R.G.) Sahil şeridinin ikinci bölümünde sadece onaylı uygulama imar planında belirlenmiş toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm tesisleri, bu Yönetmeliğin 13 ve 14 üncü maddesinde belirtilen yapı ve tesisler ile ilgili kıyı ve deniz güvenliğini sağlamak amacıyla lojman, konaklama ve benzeri tesisler içermek üzere inşaa edilecek karakol ve bu gibi güvenlik yapıları yer alabilir.

Onaylı uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde; kıyıyı geçişi engelleyecek şekilde oluşturulmuş duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engellerin derhal kaldırılması, ilgili valilik ve belediyelerce sağlanır.

Sahil şeridinde inşaat ruhsatı verilebilmesi için onaylı uygulama imar planı hükümlerine uygun olarak 3194 sayılı İmar Kanunu ve Yönetmeliklerine göre işlem yapılarak imar parsellerinin oluşturulması ve kamuya açık alanların kamu eline geçmesi şarttır.

İnşaat ruhsatı ve yapı kullanma izni ile ilgili işlemler 3194 sayılı İmar Kanununun Hükümlerine göre yürütülür. Sahil şeridinde inşaata başlanabilmesi için yapılacak toplumun yararlanmasına ayrılmış yapı olduğunu tapu kütüğünün beyanlar hanesine işlenmesi zorunludur.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

Kontrol, İmar Mevzuatına Aykırı Yapı ve Ceza

Kontrol

Madde 19- Kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerindeki uygulamalar ve bunların kontrolü belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeler, bu alanlar dışında valiliklerce yürütülür.

İlgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır. Yapılan işlemlerden Bakanlığa bilgi verilir.

Kanun kapsamında kalan alanlar belediye veya valiliklerce imar mevzuatına aykırı yapılanmaların önlenmesi amacıyla sürekli denetim altında tutulur. Bu amaçla gerekli tüm önlemler valilik ve belediyelerce alınır.

#### İmar Mevzuatına Aykırı Yapı

Madde 20- Kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerinde kanun, plan ve yönetmelik hükümlerine uyulmadan ruhsatsız, ruhsat ve eklerine aykırı yapı yapılması halinde, 3194 sayılı İmar Kanununun 32 inci maddesi hükümleri uyarınca, aynı kanunda belirlenen yasal süreler içinde gerekli işlemler yapılır.

#### Ceza

Madde 21- Kanunun 15 inci maddesinde açık ve ayrıntılı olarak belirtildiği gibi;

a) Kanunla getirilmiş olan para cezaları, belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye başkanları, belediye mücavir alan sınırları dışında valiler tarafından verilir.

b) Kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerinde,

Bu Yönetmeliğin 20 inci maddesi kapsamında kalan yapıların sahiplerine ve müteahhidine ayrı ayrı para cezası verilir. Para cezası, 3194 sayılı İmar Kanununun 42 inci maddesinde aynı durum için belirlenen cezanın 2 misli olarak tahakkuk ve tahsil edilir.

Bu Yönetmeliğin 20 inci maddesi kapsamında işlem gören ve inşaat ruhsatına bağlanması mümkün olmayan yapıların, sahiplerince süresi içinde yıkılması halinde mal sahibi adına tahakkuk eden para cezası tahsil edilmez.

Ruhsat ve eklerine aykırı kısımları yıkılarak ruhsat ve eklerine uygun hale getirilmesi gereken yapılarla ilgili yıkım işlemlerinin süresi içerisinde sahiplerince yerine getirilmesi halinde mal sahibi adına tahakkuk eden para cezası tahsil edilmez. Fenni mesuller hakkında 3194 sayılı İmar Kanununun 42 inci maddesi uyarınca ceza uygulaması yapılır.

c) Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde;

1) Duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara izinsiz veya izin şartlarına aykırı olarak kum, çakıl vesaire alan veya çekenlere 5 milyon TL

2) Moloz, toprak cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan artık ve atıkları dökenlere 10 milyon TL.

3) Kıyı değiştirecek boyutta kazı yapan, kum, çakıl alan veya çekenlere 50 milyon TL. para cezası verilir.

Para cezalarında 7.12.1988 tarihinde kabul edilen 3506 ve 6.12.1989 tarihinde kabul edilen 3591 sayılı Kanun hükümleri geçerlidir.

d) (b) ve (c) bendlerinde belirtilen para cezalarına karşı cezanın tebliğ tarihinden itibaren 7 gün içinde idare mahkemesi nezdinde itiraz edebilir.

Ancak itiraz verilen cezanın uygulanmasını durdurmaz.

e) Kanunda ve bu Yönetmelikte öngörülen iş ve işlemleri süresinde yapmayan veya geciktirenler veya kanun yanlış uygulayan mahalli yönetici ve diğer kamu görevlileri hakkında ayrıca kanuni takibatı yapılır.

f) Para cezalarını ödenmesi halinde 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümleri uygulanır.

Madde 22- Valilikler bu Yönetmeliğin uygulanmasını Bayındırlık ve İskan Müdürlükleri kanalıyla yürütür.

Yürürlük

Madde 23- Bu yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer

Yürütme

Madde 24- Bu Yönetmelik hükümlerini Bayındırlık ve İskan Bakanı yürütür.

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin bazı maddeleri ; 30 Mart 1994 tarih ve 21890 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair yönetmeliğin bazı maddelerinin değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik" ile değiştirilmiştir.

Kıyı Kenar Çizgisi:Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu, kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise şev ya da falezin üst sınırıdır.

Bu sınır doldurma suretiyle arazi elde edilmesi halinde de değiştirilemez.

Kıyı kenar çizgisi tespitine konu olmayan akarsuların, deniz, tabii ve suni göllerle birleştiği yerlerde kıyı kenar çizgisi; deniz tabii ve suni göl ve kıyı kenar çizgisi olarak tesbit edilir."

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

a) Dar-yüksek Kıyı: Plaj ya da abrazyon platformu olmayan veya çok dar olan, şev veya faleze son bulan kıyılarıdır.

b) Alçak-Basık Kıyı: Kıyı çizgisinden sonra da devam eden kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu lagün gölü, lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılarıdır."

Günübirlik Turizm Tesisleri: Kamping ve konaklama ünitelerini içermeyen, duş, gölgelik, soyunma kabini wc, kafe-bar pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, spor tesisleri, golf alanları, açık gösteri ve eğlence alanları, lunapark, fuar su oyunları parkı ve özellik taşıyan el sanatları ürünlerinin 20 m<sup>2</sup> yi geçmeyen ergi ve satış ünitelerini içeren yapı ve tesisleridir."

a) Kısmi Yapılaşma: Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında; 11 Temmuz 1992 tarihinden önce belirli bir kullanım amacına dayalı olarak onaylanmış 1/100 ölçekli mevzii imar planlarının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kar yönünde 100 metrelik kesim içerisindeki imar adalarında; üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az su basman seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam taban alanının yüzde ellisinden fazla olması durumudur.

Üzerinde birden fazla yapı yapılması mümkün olan parseller, en az subasman seviyesinde inşaatı tamamlanmış olmak kaydı ile taban alanı veya yapı sayısı itibarıyla bu kapsamda değerlendirilir.

b) Kentsel ve kırsal yerleşmelerde; meskun ve gelişme alanlarını kapsamak yerleşmenin mevcut ve projeksiyon nüfusuna dayalı gerekli tüm kullanım ve fonksiyonları içermek üzere hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesiminde yer alan imar adalarının sayısının yüzde ellisinden fazlasında (a) bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde (a) bendi hükümleri geçerlidir.

d) Turizm alan ve merkezlerinde, turizm dışı kullanımlara yönelik olarak hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının ilgi ve kapsamına göre (a) veya (b) bendlerindeki tanımlara uygun yapılaşmış olması durumudur.



Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair yönetmeliğin "Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı" başlıklı 7 inci maddesi de 30 Mart 1994 tarihli yönetmelik ile aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Onaylı kıyı kenar çizgisi bulunmayan alanlardaki tespit işlemlerinin valiliklerce bir program dahilinde ve en kısa sürede gerçekleştirilmesi esastır. Valiliklerce yıllık tespit programları hazırlanır.

Tespit işlemlerinin Kanun, yönetmelik ve bu programlara uygun olarak yürütülmesi ve tamamlanması için her türlü önlem alınır. Ancak, ilgililerin tespit talebi halinde, yıllık programda olup olmadığına bakılmaksızın kıyı kenar çizgisi tespiti; bu yönetmelik esaslarına göre öncelikle yapılır.

Kıyı kenar çizgisi tesbitleri, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 m. lik alanı içeren halihazır haritalar üzerinde pafta bütününde geçirilir.

a) Valiliklerce yıllık programlarına uygun olarak yapılacak kıyı kenar çizgisi tespitleri 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine, yoksa 1/5000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine, bunun da bulunmaması halinde 1/1000 veya 1/5000 ölçekli standart topografik harita üzerine yapılır.

b) İlgililerince kıyı kenar çizgisi tesbit talebi halinde, kıyı kenar çizgisinin 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine geçirilmesi zorunludur.

1) Daha evvel 1/2000 veya 1/5000 ölçekli halihazır, fotogrametrik, kadastral veya şeritvari harita üzerine geçirilerek onaylanmış kıyı kenar çizgisi varsa; ilgililerince tespiti konu alanın 1/1000 ölçekli halihazır haritası yaptırılır. onaylatılır ve kıyı kenar çizgisi 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine aktarılarak bu Yönetmeliğin 9 uncu maddesi hükümlerine göre onaylanır.

2) Onaylı kıyı kenar çizgisi bulunmayan, 1/1000 ölçekli halihazır haritası bulunan yerlerde kıyı kenar çizgisi, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 m. lik alanı

içeren kısmın 1/100 ölçekli halihazır haritası ilgisince tamamlattırılarak onaylatıldıktan sonra geçirilir.

3) Onaylı kıyı kenar çizgisi ve 12/100 ölçekli onaylı halihazır haritası bulunmayan yerlerde kıyı kenar çizgisi, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kar yönünde en az 200 m.'lik alanı içeren kısmın 1/1000 ölçekli halihazır haritası ilgisince yaptırılarak onaylandıktan sonra geçirilir

4)Daha önce 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita paftaları üzerinde kıyı kenar çizgisi olmayan kısımların haritası yaptırılarak onaylatılır. Kıyı kenar çizgisi pafta bütünüde tamamlanarak geçirilir.

5) Daha evvel 1/1000 ölçekli veya daha büyük ölçekli kadastro paftaları üzerine çizilerek onanmış kıyı kenar çizgilerinin, 1/1000 ölçekli halihazır harita üzerine aktarılması istenirse kıyı kenar çizgisi muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 m. lik alanı içeren 1/100 ölçekli halihazır harita ilgisince yaptırılarak onaylatıldıktan sonra bu harita üzerine aktarılır ve arşivlenmek üzere Bakanlığa gönderilir. Aktarma işleminde hata tesbiti halinde düzeltilmek üzere valiliğe iade edilir.

Tespit talepleri, haritaya ilişkin koşulların tamamlanarak valiliğe tesliminden sonra valiliğince 3 ay içinde sonuçlandırılır.

Kıyı kenar çizgisi tesbiti, talep üzerine yapılmış ise Bakanlığa gönderilen ozalit paftalar üzeren talep konusu taşınmaz veya taşınmazların mülkiyet sınırları da işlenir."

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin" Kıyıda Yapı" başlıklı 13 üncü maddesinin (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"c) Kıyılarda ayrıca uygulama imar planı yapılmadan, sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, aralarında en az 150 metre mesafe olmak kaydı ile 6 m<sup>2</sup> yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan, foseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir." İkinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir:

"Sahil şeridin ikinci bölümünde ve sahil şeridi gerisinde kalan özel kullanımlara ait arıtma tesisleri kıyıda yapılamaz. Bu alanlarda sadece kamu yararlı arıtma tesisleri yer alabilir."

Yine aynı yönetmeliğin "Doldurma ve Kurutma Yoluyla arazi kazanma" başlıklı 14 üncü maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Denizlerde, içme ve kullanma suyu kaynağı olmamak kaydı ile tabii ve suni göllerde ve akarsularda; sadece kamu yararının gerektirdiği hallerde, daha uygun alternatifler bulunmaması veya kıyı alanın yetersizliği nedeniyle ve uygulama imar planı kararı ile bu yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirtilen yapı ve tesislerle, Kanunun 7 inci maddesi gereği yapılabilecek kara, den, hava ulaşımına yönelik altyapı tesisleri, yeşil alan düzenlemeleri kapsamında park, çocuk bahçesi, açık spor alanları ile açık alan ağırlıklı olmak üzere ve emsali aynı amaçla ayrılan alanın a/o 3 ünü yüksekliği 5.50 m: yi aşmayan takılıp sökülebilir elamanlarla inşa edilen; lokanta, gazino çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları düzenlemek amacıyla doldurma ve kurutma işlemi yapılarak arazi kazanılabilir."

Aynı Yönetmeliğin 13.10.1992 tarih ve 21374 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yönetmelikle değişik "Sahil Şeridinin Belirlenmesi" başlıkla 16 ıncı maddesinin birinci fıkrasının (a) , (b) ve (c) bendleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"a) Uygulama imar planı ilk defa yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarında ve iskan dışı alanlarda sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğinde olmak üzere belirlenir. Bu alanlar kapsamında daha önce mevzii imar planı onaylanmış alanların kalması durumunda, mevzii imar planının kısmen veya tamamen yapılaşma bulunmayan imar adalarında da sahil şeridi en az 100 metre olarak belirlenir.

b) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planı bulunan kentsel ve kırsal yerleşmelerde, turizm merkez ve alanlarındaki turizm amaçlı alanlar ile turizm merkez ve alanlarındaki kentsel ve kırsal yerleşmelerde kısmen veya tamamen yapılaşma varsa, onaylı imar planındaki sahil şeridi geçerlidir. Aksi halde sahil şeridi (c) bendi uyarınca belirlenir.

c) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış mevzii imar planı ve turizm merkez ve alanlarındaki turizm dışı kullanımlara yönelik mevzii imar planı bulunan alanlarda, planda belirlenen sahil şeridinin başlangıcından itibaren ilk sırada yer alan imar adalarının kısmen veya tamamen yapılaşmış olması durumunda, gerisindeki imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olup olmadığına bakılmaksızın onaylı plandaki sahil şeridine uyulur. İlk sırada yer alan imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olmaması durumunda geriye doğru diğer imar adalarının durumu değerlendirilerek kısmen veya tamamen yapılaşma bulunanlarının kıyı yönündeki cephe hattı esas alınarak sahil şeridi belirlenir."

Aynı Yönetmeliğin 13.10.1992 tarih ve 21374 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yönetmelikle değişik "Sahil Şeridinde Yapılanma" başlıklı 18 inci maddesinin birinci fıkrasından sona gelmek üzere bir fıkra eklenmiş mevcut ikinci fıkra aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Sahil şeridinin ikinci bölümünde veya sahil şeridi gerisinde kalan alanlarda yer alan özel yapı ve tesislere ait arıtma tesisleri sahil şeridinin birinci bölümünde yer alamaz. Bu tür arıtma tesisleri ait oldukları tesislerin mülkiyetinde ve kamuya terk edilmesi gerekli olmayan alanlarda inşa edilebilir."

"Sahil şeridinin ikinci bölümünde sadece onaylı uygulama imar planında belirlenmiş toplum yararlanmasına açık gününbirlik turizm tesisleri ile kıyı ve deniz güvenliği sağlamak amacıyla lojman, konaklama ve benzeri tesisleri içermemek üzere inşa edilecek karakol ve bu gibi güvenlik yapıları yer alabilir.

Kıyılarımız ve sahil şeritlerinin sağlıklı gelişmesini amaçlayan Kıyı Kanunu ve Uygulama yönetmeliğinde bu alanlarda herkesin ortak varlığı olan çevrenin korunması, iyileştirilmesi, kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun şekilde kullanılması ve korunması, su toprak ve hava kirlenmesinin önlenmesi, sularımız, kıyı ve sahil şeritlerinde bitki ve havan varlığı ile doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak bu günkü ve gelecek nesillere intikalinin sağlanması için, belirli, hukuki ve teknik esaslar getirilmiştir.

## EK LİSTE

### AKARSULARIMIZIN "NEHİR" TANIMINA GİREN KESİMLERİNİ BELİRTEN LİSTE

1. Meriç Nehri : Ana kolunun topraklarımıza girdiği nokta ile Ege Denizi arasındaki kesimi,
2. Sakarya Nehri : Sakarya Nehri ana kolunun, Gökçekaya Barajı ile Karadeniz arasındaki kesimi,
- 3.Filyos Çayı : Devrek ve Yenice Çayları kavşağı ile Karadeniz arasındaki kesimi,
- 4 Kızılırmak Nehri : Kızılırmak Nehri ana kolunun, Dicle Irmağı ile birleştiği nokta ile Karadeniz arasındaki kesimi,
- 5.Yeşilirmak Nehri : Yeşilirmak-Kelkit Çayı kavşağı ile Karadeniz arasındaki kesimi,
- 6.Çoruh Nehri : Çoruh Nehri ana kolunun Oltu Çayı ile Birleştiği nokta ile Türkiye-Sovyetler Birliği sınırı arasındaki kesimi.
7. Dicle Nehri :
  - a) Dicle Nehri ana kolunun Bismil ilçesi ile Türkiye-Suriye Irak sınır arasındaki kesimi.
  - b) Batman kolunun Serkan (Hizan Deresi) kavşağı ile Dicle Nehri ana kolu kavşağı arasındaki kesimi.
  - c) Botan kolunun Büyükdere (Hizan Deresi kavşağı ile Dicle Nehri ana kolu kavşağı arasındaki kesimi,
8. Fırat Nehri :
  - a) Ana kolunun Keban Barajı ile Türkiye-Suriye sınıra arasındaki kesimi,
  - b) Karası kolunun Kemah İlçesi merkezi ile Keban Barajı Gölü arasındaki kesimi,
  - c) Murat kolunun Muş'un kuzeyindeki Kara su Deresi ile birleştiği nokta ile Kaban Barajı Gölü arasındaki kesimi,
9. Asi Nehri : Antakya Şehri ile Akdeniz arasındaki kesim,
10. Ceyhan Nehri : Ceyhan Nehri ana kolunun Aksı Çayı ile birleştiği nokta ile Akdeniz arasındaki kesim

11. Seyhan Nehri :Zamantı (Yenice) ve Göksu Irmakları Kavşağı ile Akdeniz arasındaki kesimi,
12. Göksu Nehri : Mut civarında, aynı adı taşıyan iki kolun (Göksu Çayları) birleşim noktasıyla Akdeniz arasındaki kesimi,
13. Manavgat Çayı : Oymapınar Barajı ile Akdeniz arasındaki kesimi,
- 14 Köprüçay : DSİ Köprüçay regülâtörü ile Akdeniz arasındaki kesimi,
15. Büyükmenderes : Büyükmenderes ana kolunun Çine Çayı ile birleştiği nokta ile Ege Denizi arasındaki kesimi,
16. Simav Çayı : Simav Çayı ana kolunun Apolyont Gölü ayağı ile birleştiği nokta ile Marmara denizi arasındaki kesimi.

30 Mart 2004 Sayı : 25418

### **Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik**

**MADDE 1—** 3/8/1990 tarihli ve 20594 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 4 üncü maddesindeki "Liman" tanımından sonra gelmek üzere, aşağıdaki "Kruvaziyer Liman" tanımı eklenmiş ve aynı maddedeki "Teknik ve Sosyal Altyapı" tanımı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Kruvaziyer Liman: Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı limandır."

"Sosyal ve Teknik Altyapı Tesisleri: Kıyıda yapılması zorunlu olan yapı ve tesislere hizmet veren ve kıyının kamu yararına kullanılmasını sağlayan, dalgakıran, kontrol kulesi, trafo, su deposu, çekek rampası, biyolojik ve kimyevî arıtma sistemi, pis su ve sintine boşaltma istasyonu, elektrik, su, sağlık ünitesi, PTT, Fax, TV teçhizatı, yağ ve çöp toplama konteynerleri, yangın şebekesi veya itfaiye tesisi, lift sistemi, saniter üniteleri, otopark, yaya yolları, meydan, yeşil alan, çocuk bahçesi ve parktır."

**MADDE 2** — Aynı Yönetmeliğin 13 üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve aynı maddeye aşağıdaki beşinci fıkra eklenmiştir.

"b) Faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılımları mümkün olmayan yapı ve tesisler: Tersane, gemi söküm yeri, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri, yat limanı, kruvaziyer liman, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri."

"Kıyıda kalıp 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu uyarınca tescil edilen yapılar korunur; bu yapıların kullanım kararları ve yapılaşma şartları, Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından belirlenir ve uygulama imar plânları hazırlanırken bu kararlar esas alınır."

**MADDE 3** — Aynı Yönetmeliğin 17 nci maddesinin dokuzuncu fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar ilâve edilmiştir.

"Özelleştirme kapsamına ve programına alınan ve 16 ncı maddenin (a) ve (b) bentlerine göre sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

Özelleştirme kapsamı ve programı içinde olsun veya olmasın, sahil şeridinde kalan resmî kurum ve kuruluşlara ait alanlar, kısmî yapılaşma tanımında değerlendirilmez. Bu alanlarda, ilgili kurum ve kuruluşların olumlu görüşleri alınmak suretiyle Kanunda öngörülen kullanımlar ile birlikte toplumun faydalanması amacıyla turizm yapıları ve tesisleri yapılabilir. Bu alanlara ilişkin imar plânları, 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca Bakanlıkça, Valilikçe ve Belediyesince onaylanarak yürürlüğe konulur."

#### **Yürürlük**

**MADDE 4** — Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

#### **Yürütme**

**MADDE 5** — Bu Yönetmelik hükümlerini Bayındırlık ve İskân Bakanı yürütür.



**Akport Tekirdağ Limanı'na Üstten Bakış**





**Konteynır Elleçleme Hizmeti**







**General Kargo Elleçleme Hizmeti**



**Dökme Yük Elleçleme Hizmeti**



**Dökme Sıvı Yük Elleçleme Hizmeti**



**Ro-Ro Taşımacılık**



**Depolama Hizmeti**



**Atık Kabul Tesisi**



**Atık Kabul Tesisi**



**T.C.**  
**ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI**  
**Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü**

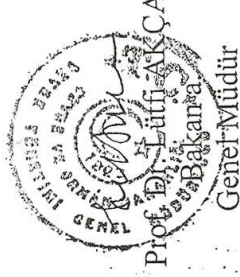
T.C.  
Çevre ve Orman  
Bakanlığı



## ATIK KABUL TESİSİ LİSANS BELGESİ

Belge No: 59-AKTL-003

İşbu lisans belgesi, 26.12.2004 tarih ve 25682 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" nin 14. maddesi uyarınca; Tekirdağ İlinde bulunan **Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.** tarafından işletilen **Limanın ATIK KABUL TESİSİNE** gemilerden kaynaklanan MARPOL 73/78 EK-I, EK-IV, EK-V kapsamındaki atıkları almak için verilmiştir. 09/10/2007



Atık Kabul Tesisinin Alabileceği Atık Türleri

MARPOL 73/78 EK-I :Sintine Suyu, Slaş, Atık Yağ  
MARPOL 73/78 EK-IV :Pissu  
MARPOL 73/78 EK-V :Çöp

LİSANSIN

Başlangıç Tarihi : 09/10/2007

Bitiş Tarihi : 09/10/2012

EK-I

## TEBLİĞ

Çevre ve Orman Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığından:

**GEMİLERDEN ATIK ALINMASI VE ATIKLARIN KOTROLÜ  
YÖNETMELİĞİ ÇERÇEVESİNDE UYGULANACAK  
ÜCRETLER VE ESASLAR HAKKINDA TEBLİĞ  
(TEBLİĞ NO: 2006/2)**

**Kapsam, Dayanak**

**MADDE 1 – (1)** Bu Tebliğ 26/12/2004 tarihli ve 25682 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinin 26 ncı maddesi uyarınca belirlenen ücret tarifelerini ve tarifelerin uygulama esaslarını kapsar.

**Ücret tarifesi**

**MADDE 2 – (1)** Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğİ uyarınca ilgililerden talep edilecek ücretler, tarafların katılımı ile hazırlanarak (Ek-1) nolu tabloda gösterilmiştir.

**Tarife uygulama esasları**

**MADDE 3 – (1)** Ücret tarifesinin uygulanması (Ek-2) de belirtilen esaslar çerçevesinde yürütülür.

**Yürürlük**

**MADDE 4 – (1)** Bu Tebliğ yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**Yürütme**

**MADDE 5 – (1)** Bu Tebliğ hükümlerini Çevre ve Orman Bakanı ile Ulaştırma Bakanı birlikte yürütür.

EK-1

## GEMİLERDEN ATIK ALIM HİZMETİ ÜCRET TARİFESİ TABLOSU

1. KISIM: ASGARİ ÜCRETE TABİ ATIKLARIN ÜCRETLENDİRİLMESİ				2. KISIM: ATIĞIN m <sup>3</sup> Ü BAŞINA ALINACAK EK ÜCRETLER								
GEMİNİN GRT	ATIK MİKTARLARI m <sup>3</sup>	ATIK TÜRLERİ	ÜCRET €	SİNTİNE SUYU €/m <sup>3</sup>	SLOP €/m <sup>3</sup>	YAKIT SILACI €/m <sup>3</sup>	KATI SLAÇ €/m <sup>3</sup>	KIRLI BALAST €/m <sup>3</sup>	ATIK YAĞ €/m <sup>3</sup>	ZEHİRLİ SIVI ATIK €/m <sup>3</sup>	PİSSU €/m <sup>3</sup>	ÇÖP €/m <sup>3</sup>
< 400	1	SİNTİNE SUYU	50	30	1,2	30	650	1,2	20	800	10	20
	5	PİSSU										
	1	ÇÖP										
≥ 400	6	SİNTİNE SUYU + YAKIT SLACI	200	30	1,2	30	650	1,2	20	800	10	20
	3	PİSSU										
	3	ÇÖP										

\* Verilen atığın miktarı küsuratlı ise üst tam sayıya tamamlanır

Örn: 0,2 m<sup>3</sup> atık ⇒ 1 m<sup>3</sup> atık sayılacaktır.

1,3 m<sup>3</sup> atık ⇒ 2 m<sup>3</sup> atık sayılacaktır v.b

## ÜCRET TARİFESİNİN UYGULANMASINDA DİKKATE ALINACAK HUSUSLAR

- 1- Gemilerden Atık Alım Hizmeti Ücret Tarifesi Tablosunun 1. Kısımında belirtilen gemilerin (GRT) gross tonuna göre Asgari Ücrete Tabi Atık Miktarlarının tamamının verilmesi / bir kısmının verilmesi durumlarında, gemilerden Asgari Ücrete Tabi belirlenmiş Ücretler alınır. Belirtilen atık türleri ve miktarlarını geçen taleplerde ilave vereceği atığın türüne göre 2. Kısımında yer alan m<sup>3</sup> başına ücret tarifesi uygulanır. Ücretler Euro (€) cinsinden düzenlenmiştir.
- 2- Asgari Ücrete Tabi Ücretler atık alım hizmeti verilmesi karşılığında alınır, bu ücrette herhangi bir indirim yapılmaması söz konusu olamaz.
- 3- Yatlara, kabotaj hattında çalışan gemilere, balıkçı teknelerine ve kamu hizmet teknelerine Asgari Ücrete Tabi Ücret tarifesi uygulanmaz, vereceği atığın türüne göre m<sup>3</sup> başına ücret tarifesi uygulanır.
- 4- Yatlara, liman sınırları içinde yolcu taşıyan gemilere, balıkçı teknelerine, ve kamu hizmet teknelerine atığın m<sup>3</sup> başına alınacak ek ücretler % 50 indirimli; Kabotaj hattındaki 150 groston ve altı tankerler ile 400 groston altı diğer gemilere atığın m<sup>3</sup> başına alınacak ek ücretler % 25 olarak uygulanacaktır.
- 5- Ülkemiz limanlarına gelen bir geminin atık vermek istemesi üzerine Asgari Ücrete Tabi Ücret alındıktan sonra söz konusu gemi ülkemizden ayrılmadan başka limana / limanlara uğraması durumunda atık vermek isterse, tekrar Asgari Ücrete Tabi Ücret tarifesi uygulanmaz, verdiği atığın m<sup>3</sup> başına ücret tarifesi uygulanır.
- 6- a) Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemilerin talepleri halinde Asgari Ücrete Tabi Ücret alındıktan sonra ilave vereceği atığın tür ve miktarına göre m<sup>3</sup> başına ücret tarifesi uygulanır.  
b) Açıkta atık alınması durumunda, bütün ücretler % 40 zamlı olarak uygulanır.
- 7- a) Limana veya platforma yanaşmış gemilerden ve limana / platforma teknik nedenlerden dolayı yanaşamayan gemilerden atık alma gemisi ile atık alınması durumunda açıkta atık alma tarifesi uygulanmaz.  
b) Özel tekne belgesine sahip teknelerle, özel yatlara açıkta atık alma tarifesi uygulanmaz.
- 8- Mesai saatleri 08<sup>00</sup> - 17<sup>00</sup> arasındır.
- 9- Mesai saatleri dışı, hafta sonu ve tatil günlerinde sabit ücret dışındaki tarifeler % 40 zamlı olarak uygulanır.
- 10- Atık verme işlemlerinin geminin kusuru nedeniyle süresi içerisinde yapılamaması durumunda liman işletmesi tarafından hizmet verilen her bir saat için ilave 30 € ücret uygulanır.
- 11- Atığın m<sup>3</sup> başına alınacak ek ücretler tavan fiyatlar olup, ulaşım mesafesi, bertaraf maliyeti, limanın alt yapısı v.b hususlar dikkate alınarak en fazla % 50 indirim yapılabilir.





T.C.  
ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI  
Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü

15 Ekim 2007

Sayı : B.18.0.ÇYG.0.06.01-147.01-16934  
Konu: Atık Kabul Tesisi Lisansı

56677

**AKPORT TEKİRDAĞ LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.**  
**Barboros Yolu Üzeri Liman Yolu/Tekirdağ**

- İlgi:a) Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.'nin 19/12/2005 tarih ve 371 sayılı yazısı.  
b) Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.'nin 01/10/2007 tarih ve 160 sayılı yazısı.

Tekirdağ İlinde, Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilen Limanda Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği uyarınca kurulması planlanan atık kabul tesisi ile ilgili olarak ilgi (a) yazı ile Bakanlığımıza yapılan Atık Kabul Tesisi Lisans Başvurusu söz konusu Yönetmeliğin 12nci ve 14ncü maddeleri kapsamında uygun bulunmuş olup, lisanslandırma süreci tamamlanmıştır.

Bu itibarla;


- Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'nde belirtilen hükümlere uymak,
- Sadece Bakanlığımızdan temin edilebilen ve çoğaltılması yasak olan "Gemilerden Kaynaklanan Atıkların Transfer Formu"nu, formlarda açıklanan şekilde doldurmak, bertaraf tesisine teslimine dair belge ile birlikte aylık olarak Tekirdağ Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü'ne göndermek ve bir nüshalarını üç yıl süre ile yetkili kurumlarca istenildiğinde hazır bulundurmak üzere saklamak,
- Atık kabul tesisinde yapılacak değişiklikler için Bakanlıktan onay almak,
- Liman işletmecisinin değişmesi halinde Bakanlığa bilgi vermek,
- Atık Yönetim Planı kapsamında yapılan sözleşme/protokollerde olabilecek değişiklikler ve/veya yenilenmeler için Bakanlıktan onay almak,
- Lisans belgesini hiç bir şekilde üçüncü kişilere devretmemek,
- Lisans belgesini veriliş tarihinden itibaren her beş yılda vize ettirmek,
- Yönetmeliğin uygulanmasına yönelik Bakanlıkça yapılabilecek yeni düzenlemeleri takip etmek ve gerekli işlemleri süresi içinde yerine getirmek,



kaydıyla Tekirdağ İlinde, Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilen Limanın Atık Kabul Tesisine, MARPOL 73/78 EK-I (Sintine Suyu, Sıç, Atık Yağ) EK-IV ve EK-V kapsamındaki atıkların kabul edilmesi için Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinin 14üncü maddesi gereğince 5 (beş) yıl süre ile 59-AKTL-003 nolu Lisans Belgesi verilmiştir.

Ayrıca, ilgi (b) yazı ile talep edilen Lisans Belgesi (Ek-1), Transfer Formlarına ait cilt ve seri numaraları (Ek-2) ve Gemilerden Kaynaklanan Atıklar İçin Transfer Formları (Ek-3) yazımız ekinde gönderilmektedir.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

  
Prof Dr.Lütfi AKÇA  
Bakan a.  
Genel Müdür

**EKLER:**

- 1-Lisans Belgesi (1 adet)
- 2 Atık Transfer Formu Bilgileri (1 sayfa)
- 3-Atık Transfer Formu (2 cilt)

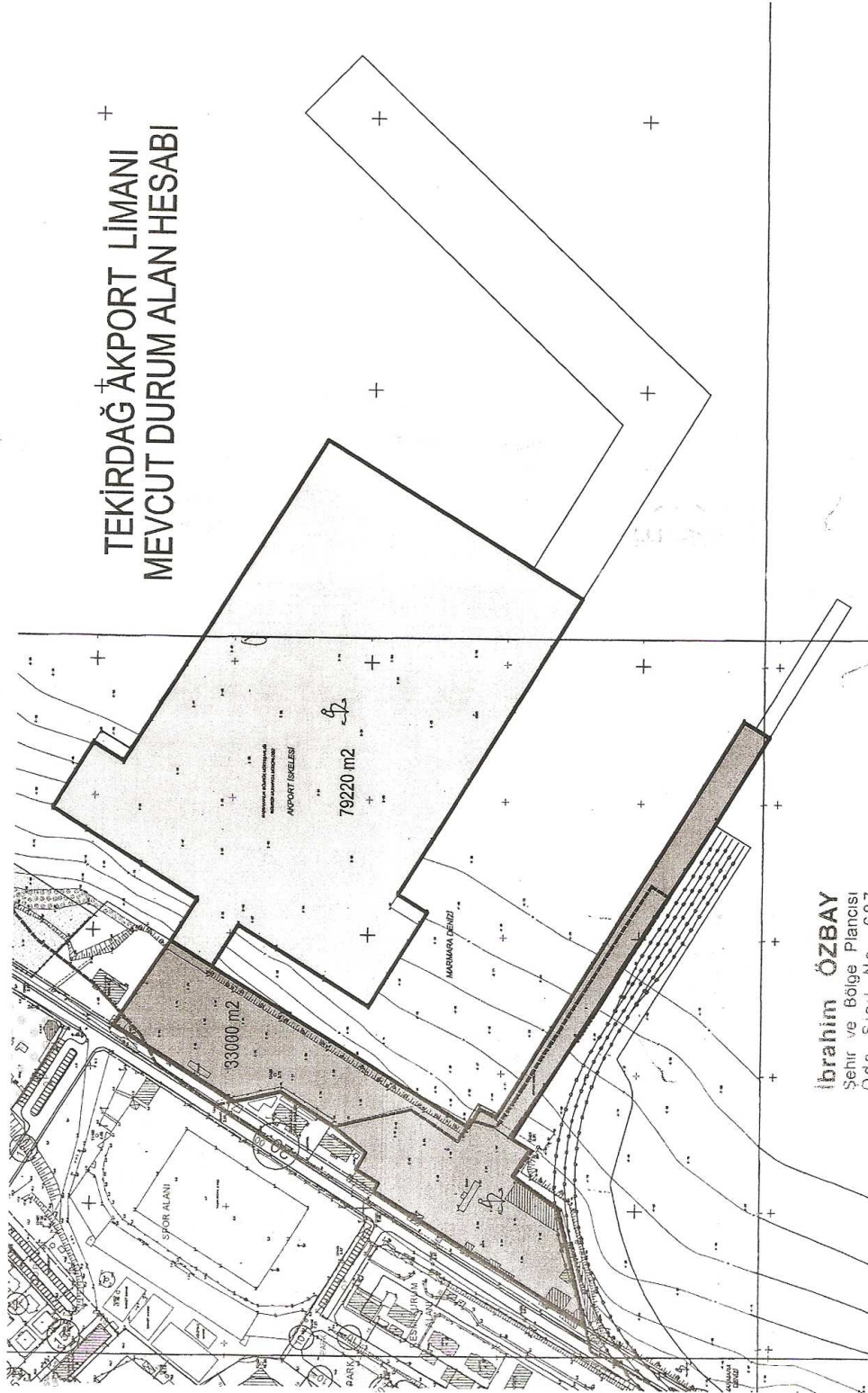
**DAĞITIM:**

**Gereği:**

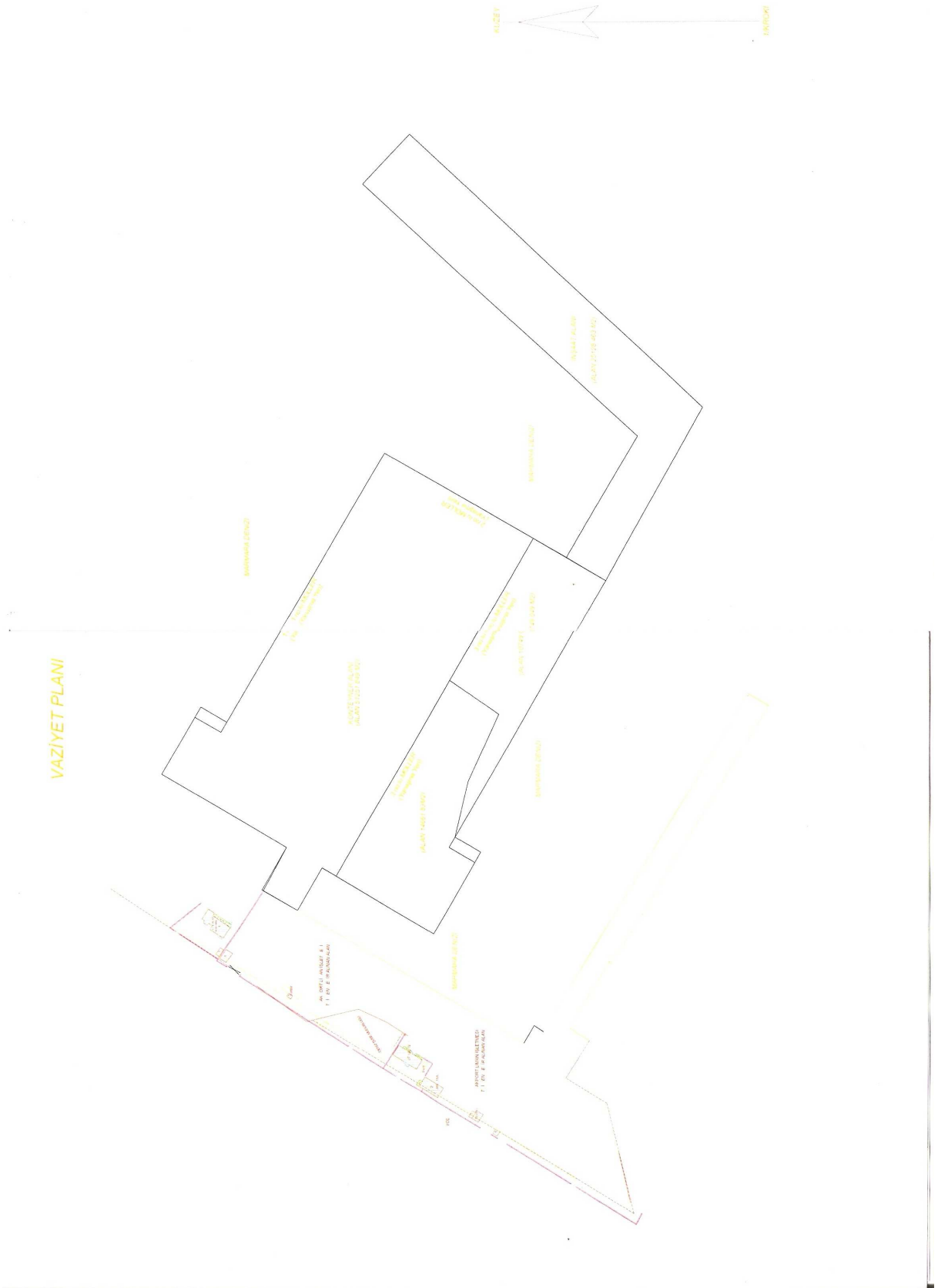
- Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.

**Bilgi:**

- Denizcilik Müsteşarlığı  
(Deniz Ulaştırması Gn.Md.) (Ek 1 ve 3 Konulmadı)
- Tekirdağ Valiliği  
(İl Çevre ve Orman Md.) (Ek 1 ve 3 Konulmadı)



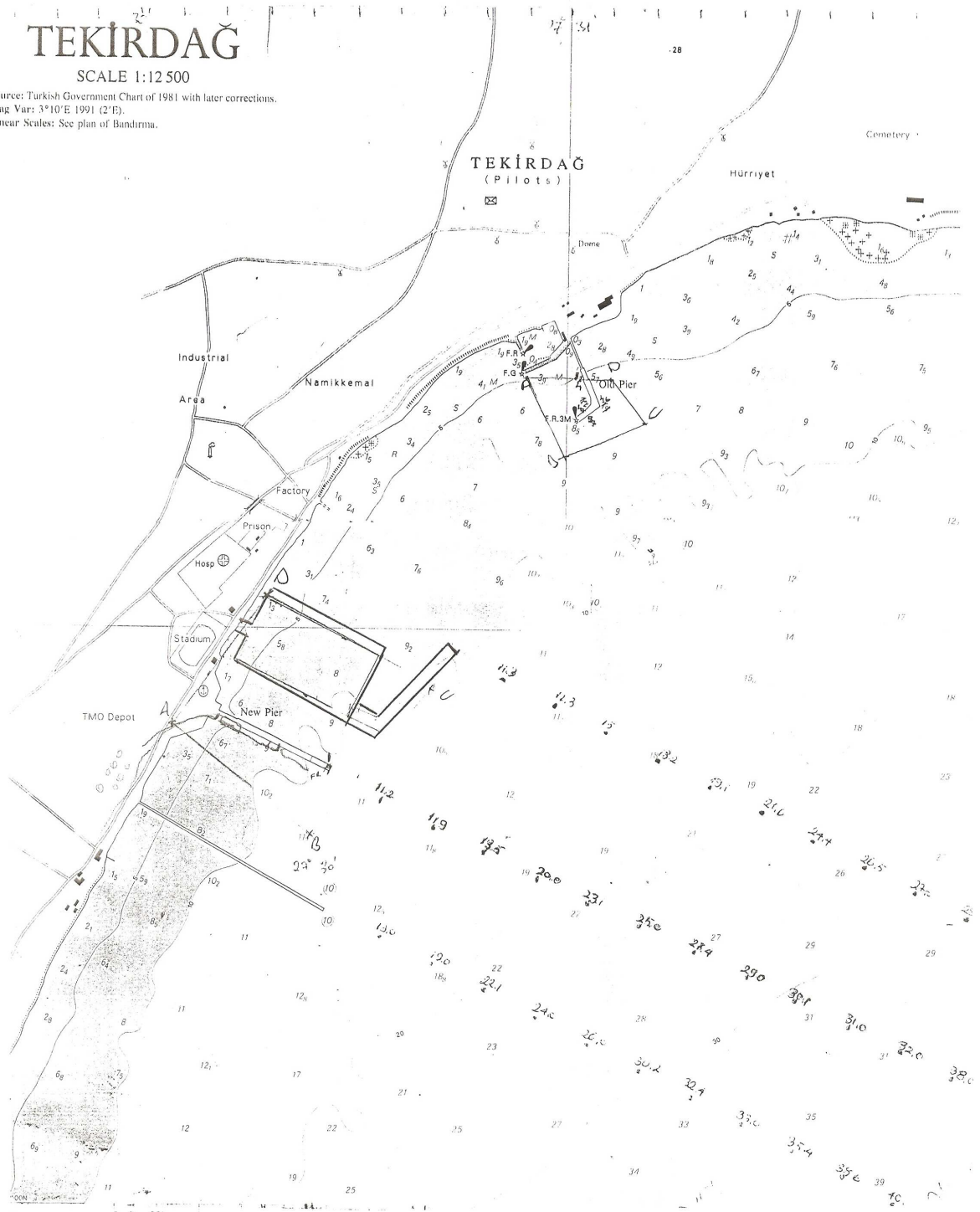
**İbrahim ÖZBAY**  
Şehir ve Bölge Plancısı  
Oda Sicil No: 687  
Diploma No: 132264/1987  
Tel: 532/254 91 03



# TEKİRDAĞ

SCALE 1:12 500

Source: Turkish Government Chart of 1981 with later corrections.  
Mag Var: 3°10' E 1991 (2° E).  
Linear Scales: See plan of Bandırma.



## ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı: Özlem KILIÇÖZ  
Doğum Yeri: Sivas  
Doğum Tarihi: 16.07.1980  
Medeni Hali: Evli  
Yabancı Dili: İngilizce

### Eğitim Bilgileri

Lise: Tuğlacılar Lisesi, Tekirdağ 1997  
Lisans: Cumhuriyet Üniversitesi, Sivas 2002  
Mühendislik Fakültesi Çevre Mühendisliği

### Çalıştığı Kurumlar

2003-2004 13 Kasım İlk Öğretim Okulu, Tekirdağ  
(Sözleşmeli Bilgisayar Öğretmeni)  
2004-2006 Ali Şahin İnşaat, Tekirdağ  
(Şarköy Kanalizasyon İkmal İnşaatı, Çevre Mühendisi)  
2006-2008 Aktel Yapı San. Ve Tic. Anm. Şti. Edirne  
(Keşan Kanalizasyon İnşaatı, Çevre Mühendisi)  
2008- Cankat Veterinerlik Hizmetleri, Tekirdağ-Malkara