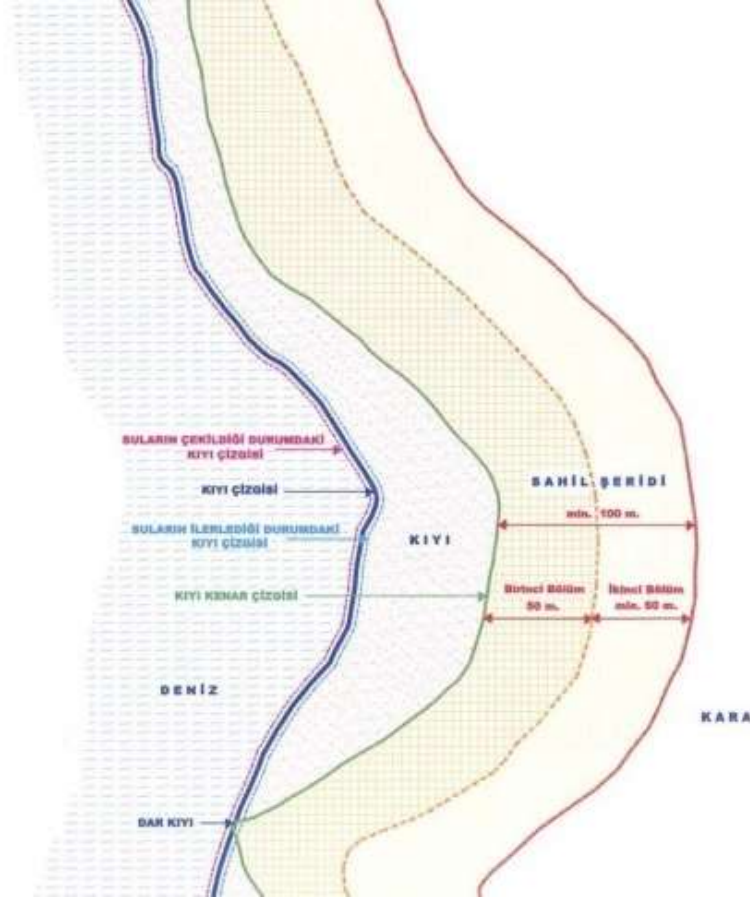


**AYDIN-MUĞLA İLLERİ  
(TR32 DÜZEY - II BÖLGESİ)  
BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI PLANLAMASI İŞİ**



**KIYI MEVZUATI VE PLANLAMASINA  
İLİŞKİN UZMANLIK RAPORU**



**AYDIN-MUĞLA İLLERİ  
(TR32 DÜZEY - II BÖLGESİ)  
BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI PLANLAMASI İŞİ**

**KIYI MEVZUATI VE PLANLAMASINA  
İLİŞKİN UZMANLIK RAPORU**

**ADNAN GÜRCAN  
Şehir ve Bölge Plancısı**

<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1. Amaç ve Kapsam.....	1
1.2. Yöntem .....	1
1.3. Tanımlar .....	1
<b>2. KIYI ALANLARINA İLİŞKİN MEVZUAT</b> .....	<b>4</b>
2.1. Kıyıyla İlgili Mevzuat Ve Tarihsel Gelişimi .....	4
2.1.1. Dünyada Kıyı Alanlarının Kullanımı .....	4
2.1.2. Türkiye’de Kıyı Alanları Planlaması Mevzuatının Tarihsel Gelişimi.....	6
2.1.3. Türkiye’de Kıyı Alanları Planlaması İle İlgili Mevzuat.....	11
2.1.4. Mevzuata İlişkin Kıyı Alanlarında Yasal Dayanaklar ve Yönetmelik Yetkileri.....	13
2.1.5. Plan Kademelenmesi, Uygulama Araçları, Yöntemler ve Finansal Yapı .....	16
2.2. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY)ve Bütünleşik Kıyı Alanları Planı (BKAP) ....	20
2.2.1. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY), Amaçları ve Hedefleri.....	20
2.2.2. BKAY Yaklaşımında Kıyının Ele Alınma Biçimi .....	21
2.2.3. Bütünleşik Kıyı Alanları Planı (BKAP),Yasal Çerçevesi, BKAP ile Mekânsal ve Sektörel Planların İlişkisi.....	21
2.2.4. Yabancı Ülkelerdeki Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlamasında Türkiye’ye Yönelik Çıkarımlar .....	23
2.2.5. Türkiye’de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planlama Çalışmaları .....	24
2.2.6. BKAY Kapsamında Türkiye’nin Uluslararası Yükümlülükleri .....	27
2.3. Uluslararası Deniz Hukuku ve Deniz Yetki Alanları.....	29
2.3.1. Deniz Hukukunun Gelişim Süreci ve Kaynakları .....	29
2.3.2. Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar .....	31
2.3.3. Deniz Yetki Alanları ve Bunların Tespitine İlişkin Prensipler .....	39
2.3.4. Ege Denizi Yetki Alanlarına İlişkin Başlıca Sorunlar .....	45
<b>3. KIYI KULLANIMLARI VE GELİŞME EĞİLİMLERİ</b> .....	<b>50</b>
3.1. Kuşadası-Kuzey Söke (1. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi....	51
3.2. Güney Söke-Didim-Kuzey Milas (2. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi.....	53
3.3. Bodrum (3. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi.....	55
3.4. Güney Milas-Menteşe-Ula-KuzeyMarmaris (4. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi.....	58
3.5. Köyceğiz-Ortaca-Dalaman (5. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi	60
3.6. Fethiye-Seydikemer (6. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi .....	62
3.7. Datça (7. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi .....	64

3.8. Güney Marmaris (8. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi .....	66
<b>4. YÜRÜRLÜKTEKİ İMAR PLANLARI .....</b>	<b>69</b>
4.1. AMD Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı .....	69
4.2. 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları .....	73
4.3. Nazım İmar Planları .....	79
4.3.1. 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları .....	79
4.3.2. Turizm Bölgelerine İlişkin Yürürlükteki Çevre Düzeni Planları ve Nazım İmar Planları .....	79
4.4. Yerleşim yerlerine ait 1/5000 ve 1/1000 Uygulama ve Nazım İmar Planları .....	83
4.4.1. Kuşadası .....	83
4.4.2. Didim .....	83
4.4.2.1. Didim Kent Merkezi İmar Planı .....	83
4.4.2.2. İmbat Tatil Köyü İmar Planı .....	84
4.4.2.3. Tek ağaç-Karakuyu Mevki İmar Planı .....	85
4.4.3. Söke .....	86
4.4.4. Bodrum .....	86
4.4.5. Dalaman .....	92
4.4.6. Fethiye .....	94
4.4.7. Çiftlik .....	94
4.4.8. Göcek .....	95
4.4.9. İnlice .....	96
4.4.10. Ölüdeniz .....	96
4.4.11. Yanıklar .....	97
4.4.12. Seydikemer .....	98
4.4.13. Ortaca .....	99
4.4.13.1. Dalyan .....	100
4.4.13.2. Sarıgerme .....	101
4.4.14. Ula .....	102
4.4.15. Gökova .....	103
4.4.16. Akyaka .....	103
4.4.16.1. Gökçe ve Akçapınar .....	104
<b>7. KIYI YAPILARIN YASAL DURUMU .....</b>	<b>105</b>
<b>8. ÖNCELİKLİ PLANLANACAK ALANLAR .....</b>	<b>108</b>
<b>9. RİSKLİ ALANLAR VE REZERV YAPI ALANLARI .....</b>	<b>110</b>
<b>10. SONUÇ .....</b>	<b>112</b>

11. KAYNAKÇA .....	114
--------------------	-----

## HARİTA LİSTESİ

Harita 1: Deniz Yetki Alanları.....	38
Harita 2: Kuşadası-Kuzey Söke (1. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları.....	52
Harita 3: Güney Söke-Didim-Kuzey Milas (2. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları.....	54
Harita 4: Bodrum (3. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları.....	56
Harita 5: Güney Milas-Menteşe-Ula-Kuzey Marmaris (4. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları...	59
Harita 6: Köyceğiz-Ortaca-Dalaman (5. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları .....	61
Harita 7: Fethiye-Seydikemer (6. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları .....	63
Harita 8: Datça (7. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları .....	65
Harita 9: Güney Marmaris (8. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları .....	68
Harita 10 : AMD Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı .....	72
Harita 11: Muğla-Milas-Çökertme Turizm Merkezi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı .....	74
Harita 12: Muğla-Bodrum-Yalıçiftliği 1/25.000 Ölçekli İlave-Revizyon Çevre Düzeni Planı....	75
Harita 13: Muğla-Bodrum-Türkbükü Doğusu Turizm Merkezi Çomça Mevkii 1/25000 Ölçekli İlave Çevre Düzeni Planı .....	76
Harita 14: Muğla-Bodrum-Yalıkavak Beldesi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı .....	77
Harita 15: Muğla İli 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı .....	78
Harita 16: 20.07.2006 tarihinde onaylanmış Didim Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi Çevre Düzeni Planı .....	79
Harita 17: Kuşadası Çevre Düzeni Planı (06.03.1990).....	80
Harita 18: Didim Kent Merkezi İmar Planı.....	84
Harita 19: İmbat Tatil Köyü İmar Planı .....	85
Harita 20: Tekağaç-Karakuyu Mevki İmar Planı .....	85
Harita 21: Söke İmar Planı .....	86
Harita 22: Bodrum İmar Planı .....	87
Harita 23: Bitez İmar Planı .....	88
Harita 24: Ortakent-Yahşi İmar Planı.....	89
Harita 25: Gümüşlük İmar Planı .....	90
Harita 26: Göltürbükü İmar Planı.....	91
Harita 27: Yalı İmar Planı .....	92
Harita 28: Dalaman İmar Planı .....	93
Harita 29: Dalaman İncebel Mevkii Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri Uygulama İmar Planı.....	93
Harita 30: Fethiye İmar Planı .....	94
Harita 31: Çiftlik İmar Planı .....	95
Harita 32: Göcek İmar Planı.....	95
Harita 33: İnlice İmar Planı.....	96
Harita 34: Ölüdeniz İmar Planı .....	97
Harita 35: Yanıklar İmar Planı.....	98
Harita 36: Seydikemer İmar Planı .....	99
Harita 37: Ortaca İmar Planı .....	100
Harita 38: Dalyan İmar Planı.....	101
Harita 39: Sarıgerme İmar Planı.....	102
Harita 40: Ula İmar Planı .....	102
Harita 41: Gökova İmar Planı .....	103

Harita 42: Akyaka İmar Planı .....	104
Harita 43: Gökçe ve Akçapınar İmar Planı .....	104
Harita 44: Kıyı Alanlarındaki Yapılaşma Durumu .....	107
Harita 45: Öncelikli Planlanacak Alanlar .....	109

## **TABLO LİSTESİ**

Tablo 1: Türkiye’de Kıyı Alanlarında Yetki ve Sorumluluğu Olan Kuruluşlar .....	13
Tablo 2: Türkiye’de Kıyı Alanları Planlama Türleri ve Sorumlu Kuruluşlar .....	19
Tablo 3: Araştırma Alanının İllere Göre Kıyı Türü ve Dağılımı .....	50
Tablo 4: Araştırma Alanının Alansal ve Kıyı Uzunluğu Olarak Bölgelere Göre Dağılımı .....	51
Tablo 5: Turizm Bölgelerinde Yürürlükte Bulunan Planlar .....	82
Tablo 6: İmbat Tatil Köyü İmar Planı Alan Kullanım Tablosu .....	84
Tablo 7: Tekağaç-Karakuyu Mevki Alan Kullanım Türleri .....	86
Tablo 8: Kıyı Alanlarındaki Yapılaşma Durumu .....	105
Tablo 9: Muğla İlindeki Afete Maruz Alanlar .....	110
Tablo 10: Aydın ve Muğla İllerindeki Geçici İskan Alanları .....	110
Tablo 11: Aydın İlindeki Riskli Alanlar .....	111

## **SEKİLLER LİSTESİ**

Şekil 1: Kıyı Kanunu Kapsamı İçindeki Alanlar .....	16
Şekil 2: 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Deniz Alanları .....	37



# 1. GİRİŞ

## 1.1. Amaç ve Kapsam

Kıyılar, bugüne kadar tüm toplumlar için çekici alanlar olmuştur. Kıyılardaki doğal kaynaklar, toplumun ekonomik ve sosyal gelişmesine imkân sağlamış, kıyı bölgelerinin ve hatta ülkenin kalkınmasında diğer alanlara nazaran daha önemli roller üstlenmiştir. Kıyılarla ilgili madde içeren çok sayıda kanun, yönetmelik ve tüzük bulunsa da bunlar arasında en etkili olan 17/04/1990 tarih ve 20495 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 3621 sayılı **Kıyı Kanunu** ile 3/08/1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan **Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik**'tir.

Kıyılarda herhangi bir planlama ve yapılaşma gerçekleştirilmeden önce kıyı mevzuatında yer alan hükümlere hâkim olunması gerektiğinden, bu raporda mevzuatın ayrıntılı bir şekilde incelenmesi ve uygulanmasına yönelik rapor oluşturmak amaçlanmıştır.

## 1.2. Yöntem

Araştırma alanında belirlenen her bir bölge için kıyı alanlarındaki mevcut durum ve gelişme eğilimlerinin tespiti, öncelikli sektör ve kullanımları belirlemek için kurum görüşleri, imar planları ve arazi sırasında yapılan mülakat ve gözlemlerden yararlanılmıştır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğünden alınan kıyı kenar çizgisine göre kıyıların kıyı kanununa göre yapılaşp yapılaşmadığı, hangi yapıların kaçak olduğuna ilişkin tespitler yapılmıştır.

Araştırma alanının topoğrafyası, iklimsel özellikleri, mimari özellikler göz önünde bulundurularak standartlar oluşturulmuş ve yapılacak kıyı yapılarının bu standartları göz önünde bulundurularak yapılaşmaları sağlanacaktır.

## 1.3. Tanımlar

**Mekânsal Strateji Planı:** Ülke kalkınma politikaları ve bölgesel gelişme stratejilerini mekânsal düzeyde ilişkilendiren, bölge planlarının ekonomik ve sosyal potansiyel, hedef ve stratejileri ile ulaşım ilişkileri ve fiziksel eşiklerini de dikkate alarak değerlendiren, yer altı ve yer üstü kaynakların ekonomiye kazandırılmasına, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunmasına ve geliştirilmesine, yerleşmeler, ulaşım sistemi ile kentsel, sosyal ve teknik altyapının yönlendirilmesine dair mekânsal stratejileri belirleyen, sektörlere ilişkin mekânsal politika ve stratejiler arasında ilişkiyi kuran, 1/250.000, 1/500.000 veya daha üst ölçek haritalar üzerinde şematik ve grafik dil kullanılarak hazırlanan, ülke bütününde ve gerekli görülen bölgelerde yapılabilen, sektörel ve tematik paftalar ve raporu ile bütün olan plandır.

**Çevre Düzeni Planı:** Varsa mekânsal strateji planlarının hedef ve strateji kararlarına uygun olarak orman, akarsu, göl ve tarım arazileri gibi temel coğrafi verilerin gösterildiği, kentsel ve kırsal yerleşim, gelişme alanları, sanayi, tarım, turizm, ulaşım, enerji gibi sektörlere

ilişkin genel arazi kullanım kararlarını belirleyen, yerleşme ve sektörler arasında ilişkiler ile koruma-kullanma dengesini sağlayan 1/50.000 veya 1/100.000 ölçekteki haritalar üzerinde ölçeğine uygun gösterim kullanılarak bölge, havza veya il düzeyinde hazırlanabilen, plan notları ve raporuyla bir bütün olarak yapılan plandır.

**Bütünleşik Kıyı Alanları Planı:** Kıyıları, etkileşim alanı ile birlikte tüm sektörel faaliyet ve planları, sosyal ve ekonomik konuları da içerecek şekilde bütünleşik bir yaklaşımla ele alan; kıyı alanlarındaki fonksiyon ve faaliyetler ile kıyı alanlarına yönelik hedefler arasındaki uyumu sağlayan; sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda kıyı ekosisteminin korunmasını ve doğal kaynakların kullanımını gözeterek; ulaşım türleri ile ilgili kıyıda yapılması gerekli altyapı tesislerini içeren; koruma ve kullanma dengesini sağlayacak biçimde mekânsal hedef, strateji ve eylem önerilerini ve yönetim planını kapsayan, 1/25.000 veya 1/50.000 ölçekte şematik ve grafik planlama diline uygun, plan paftası ve planlama raporu ile bütün olarak stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlar ile işbirliği içinde hazırlanan plandır.

**Nazım İmar Planı:** Mevcut ise çevre düzeni planının genel ilke, hedef ve kararlarına uygun olarak, arazi parçalarının genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, çeşitli kentsel ve kırsal yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, ulaşım sistemlerini göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere, varsa kadastral durumu işlenmiş olarak 1/5.000 ölçekte, büyükşehir belediyelerinde 1/5000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte, onaylı hâlihazır haritalar üzerine, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan plandır.

**Uygulama İmar Planı:** Nazım imar planı ilke ve esaslarına uygun olarak yörenin koşulları ve planlama alanının genel özellikleri, yapının kullanım amacı ve ihtiyacı, erişilebilirlik, sürdürülebilirlik ve çevreye etkisi dikkate alınarak; yapılaşmaya ilişkin yapı adaları, kullanımları, yapı nizamı, bina yüksekliği, taban alanı katsayısı, kat alanı kat sayısı veya emsal, yapı yaklaşma mesafesi, ön cephe hattı, ifraz hattı, kademe hattı, ada ayırım çizgisi, taşıt, yaya ve bisiklet yolları, ulaşım ilişkileri, parkları, meydanları, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, gerektiğinde; parsel büyüklükleri, parsel cephesi ve derinliği, arka cephe hattı, yol kotu ve bu kotun altındaki kat adedi, bağımsız bölüm sayısı gibi yapılaşma ve uygulamaya ilişkin kararları, uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren ve varsa kadastral durumu işlenmiş olarak 1/1.000 ölçekte onaylı hâlihazır haritalar üzerinde, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan plandır.

### **Kavramsal Tanımlar**

**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 Müdürlüğü'nce belirlenen maksimum su kotu kıyı çizgisini belirler.

**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 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 çizgi tespitine konu olmayan akarsuların, deniz, tabii ve suni göllerle birleştiği yerlerde, kıyı kenar çizgisi; deniz, tabii ve suni göl kıyı kenar çizgisi olarak tespit edilir.

**Kıyı:** Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

*Dar-Yüksek Kıyı:* Plaj ya da abrazyon platformu olmayan veya çok dar olan şev veya faleze son bulan kıyılardır.

*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 kıyılardır.

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

## 2. KIYI ALANLARINA İLİŞKİN MEVZUAT

### 2.1. Kıyıyla İlgili Mevzuat Ve Tarihsel Gelişimi

#### 2.1.1. Dünyada Kıyı Alanlarının Kullanımı

Deniz ve karanın kesişim yeri olan kıyı alanları, zengin doğal kaynakları ve biyolojik çeşitliliği ile eski çağlardan beri ekonomik ve kültürel yönden dünyanın en önemli ve en yoğun kullanım alanları olmuştur. Bu özelliklerinin yanısıra savunmaya elverişli olmalarından dolayı da eski uygarlıkların büyük bir bölümü su kenarlarında kurulmuştur. Ancak, insanların reaksiyonel amaçlı olarak kıyılardan faydalanmaya başlaması 1800'li yıllara denk gelmektedir. Sanayi Devrimi ile birlikte hız kazanan teknolojik gelişmeler, kıyıların insan ve diğer canlılar için önemini ve bu bölgelerin çekim odağı haline gelmesi sürecini hızlandırmıştır. 19. yüzyıldan sonra daha geniş kitlelere ulaşma imkanı bulabilen turizm faaliyetleri de kıyılardaki nüfus baskısını artırarak, 20. yüzyıl'da iletişim ve ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle birlikte kıyıların büyük bir ekonomik kaynak haline gelmesine sebep olmuştur.(Hudson, 1996; Duru, 2001; Demirci vd., 2009; Kurt vd, 2010).

Elverişli özellikleri nedeniyle toplam uzunluğu yaklaşık 1 milyon km olan dünya kıyılarının 600 bin km alan kaplayan % 60'lık bölümünde yerleşim alanları ve dünya nüfusunun yaklaşık 2/3'ü yer almaktadır. Dünya nüfusunun 2050 yılında 8,5 milyara ulaşacağı düşünüldüğünde kıyı alanlarındaki gelişmenin çok daha fazla olacağı tahmin edilmektedir. Birleşmiş Milletler Örgütü'nün araştırmalarına göre 30 yıl içinde nüfusun dörtte üçü, yani yaklaşık 6.3 milyar kişinin kıyılarda yaşayacağı tahmin edilmektedir. Kıyılardaki kentsel yerleşim alanlarında ise yaklaşık 1 milyar insan yaşamaktadır. Bu artışın önemli bir bölümünü de geliştirmekte olan ülkeler oluşturmaktadır. Ulusal Okyanus ve Atmosfer Yönetimi'nin Amerikan kıyılarındaki nüfus yoğunluğu üzerine hazırladığı araştırmaya göre ise ABD'de 50 eyaletten 30'u kıyıda yaşamaktadır. Yapılan araştırmalar benzer bir durumun Avrupa'da da görüldüğünü ortaya koymuştur. Avrupa'da bulunan yaklaşık 680 milyondan 200 milyonunu 50 km'lik kıyı kuşağında yaşamını sürdürmektedir. Avrupa Kıtası'nda denize en uzak noktanın, Orta Avrupa'da 350 km, Doğu Avrupa'da ise yaklaşık 700 km olması, doğal kaynaklardan yararlanılmasını, ticaretin, ulaşımın deniz yoluyla kolayca yapılabilmesi imkanını sağlamıştır.(Jourdin, 1993; Keyder vd., 1994; Duru, 2001).

Benzer bir durum Türkiye'nin içinde bulunduğu Akdeniz çevresi ülkeler için de geçerlidir. Örneğin; Türkiye'nin içinde bulunduğu Akdeniz ve çevresi ülkelerin 1950'de toplam nüfusu 212 milyonken 1985'de bu rakam 356 milyona yükselmiştir. 2025'de bu sayının 547 milyona ulaşacağı tahmin edilmektedir.1992'de Akdeniz kıyılarının % 15'inde bu ülkelerin nüfusunun % 38'i yaşamaktaydı. Bu bölgedeki en önemli kıyılardan birine sahip35'e yükselmiştir. Bu durumda Akdeniz çevresindeki ülkelerin kıyılarında gelecekte nüfus ve yerleşmenin hızla artacağı tahmin edilmektedir. (Grenon ve Batisse, 1988; Duru, 2001)

Akdeniz çevresi ülkelerden biri olan Türkiye'de ise 1985'te nüfusun yaklaşık %30'unu oluşturan 15.3 milyon kişi kıyı bölgelerinde yaşamaktaydı. Bu alanların tüm Türkiye yüz ölçümüne oranı ise % 14 dolayındadır. Kıyı bölgelerindeki kentsel nüfus 1975'te % 47.7iken,

1985'de % 64'e ulaşmıştır. 1990 nüfus sayımına göre Türkiye'de nüfus yoğunluğu ortalaması km<sup>2</sup>'ye 73 kişi iken, kıyı illerinde bu sayı 127'ye yükselmiştir. DİE 1997 nüfus sayımı verilerine göre Türkiye' de denize kıyısı bulunan 25 ilin nüfusu 31.220.976 kişidir. Bu sayı 62.810.111'i olan ülke nüfusunun % 49'una denk gelmektedir. Ancak, TÜİK verilerine göre Türkiye'de denize kıyısı olan 28 ilin nüfusu 2013 yılında 41.847.821kişiye ulaşarak, 76.667.864 kişi olan ülke nüfusunun %54,5'ini oluşturmuştur. Söz konusu verilerden yola çıkarak, Türkiye'de nüfusun yarıdan fazlasının kıyı bölgelerinde yaşamını sürdürdüğü sonucuna varılmaktadır.

Bütün bu veriler değerlendirildiğinde, başlangıçta insanlara besin maddesi ve güvenlik ortamı sağlayan kıyısal bölgelerin daha sonraki dönemlerde sanayi, ticaret, yerleşim ve turizm faaliyetleri yönünden de önem kazandığı anlaşılmaktadır. Bu kadar çok kıyıya bağlı faaliyet çeşidi de kıyısal bölgelerin hızlı bir şekilde gelişmesini sağlamakta ve özellikle kentsel alanlarda kıyıların hızla işgal edilmesine sebep olmaktadır. Nüfustaki hızlı artış, talep ve ihtiyaçlar doğrultusunda kıyıların yoğun ve zaman zaman da kontrolsüz kullanımlarına sebep olmaktadır. Bunun sonucunda da kıyıları bozulup, değişerek doğal görünümelerini yitirmekte ve bu durum her geçen gün artarak devam etmektedir. (Yüksel vd., 2005; Demirci vd., 2009).

Oysa kıyı alanları, insanların yaşamlarını sürdürmeleri için fiziksel ve biyolojik imkanlar sunan mekanlar olarak bugünkü ve gelecek kuşakların sahip çıkması gereken değerli doğal kaynaklardan biridir. Kıyıların içinde bulunduğu bu durum, kıyıların korunmasını ve kıyı yönetimi düzenlemelerinin geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu amaçla 1970'lerden itibaren başta ABD olmak üzere sanayileşmiş ülkelerde uygulanmaya başlanan ve 1990' lı yıllarda uluslararası alanda da benimsenerek diğer ülkelere yaygınlaştırılmaya çalışılan bütüncül kıyı alanları yönetimi gibi yeni arayışlar içerisine girilmiştir. Dünya Bankası da 1993 yılında kıyı alanlarının yönetimine ilişkin bir dizi ilke hazırlamıştır. Kıyıları, küresel iklim değişikliği, biyolojik çeşitliliğin kaybı gibi küresel çevre sorunlarının da en çok etkisinde kalan alanlar olarak kabul edildiğinden Birleşmiş Milletler Örgütü de 1972 Stockholm İnsan ve Çevre Konferansı'nda benimsenen bildirgeyi, 1992 yılında Rio de Janeiro'da yapılan Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda kabul edilen belgeleri ve 1995 yılında Birleşmiş Milletler Çevre Programı'nca (UNEP) yayınlanan Bütüncül Kıyı ve Deniz Alanları Yönetimi İlkeler Dizisi'ni hazırlamıştır Akdeniz Havzası'ndaki çevreyi korumak amacıyla ise Akdeniz'e kıyısı olan 16 ülke ve Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulan ve ilk bölgesel plan olan Akdeniz Eylem Planı, Birleşmiş Milletler Çevre Programı altında 1975' de Barselona'da kabul edilmiş ve 1989 yılında da Akdeniz Eylem Planı'na bağlı olan Kıyı Alanları Yönetim Programı (MAP CAMP) kurulmuştur.(Post and Lundin, 1993; Duru, 2001).

Kıyı alanlarına yönelik dünyada bu gelişmeler yaşanırken Türkiye'de ortaya çıkan sorunlar yakın geçmişe kadar dar bir bakış açısıyla teknik bir ilgi alanı olarak algılanmış veparçacı yaklaşımlarla çözümler üretilmeye çalışılmıştır. Kıyı alanlarında birden fazlasorumlu kuruluşun bulunması, turizm, sanayi, tarım, enerji gibi sektörlerde izlenen yanlışpolitikalarda ekonomik kaygının ön planda tutulmasıyla da kıyıların çevrebilim değeriğörmezden gelinmiştir. Bu çalışmada kıyılarından yararlanmada "kamu yararı" anlayışının neölçüde yasal düzenlemelere yansdığı, yasama, yürütme ve yargı organlarının kıyı alanlarınınabakışı ve evrensel kıyı yönetimi ilkelerinin yasalarda ne ölçüde yer aldığı

ayrıntılı bir şekilde incelenerek ele alınmıştır. Bu amaç doğrultusunda öncelikle kıyı ile ilgili ilk yasanın çıkarıldığı 1972'den günümüze kadar tarihsel gelişim içinde doğrudan doğruya kıyıyı ele alan yasal belgelere yer verildikten sonra, yürürlükte bulunan yasa ve düzenlemeler değerlendirilmiştir.

### **2.1.2. Türkiye’de Kıyı Alanları Planlaması Mevzuatının Tarihsel Gelişimi**

Osmanlı İmparatorluğu döneminde başlayan kıyıda özel mülkiyet oluşturma süreci, Cumhuriyet döneminde de aynı hızda devam etmiştir. Aslında 1926 yılında yürürlüğe giren 743 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun 641. maddesinde yararı kamuya ait olan malların tescil dışı bırakılması gerektiği belirtilmiş, Devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğunun hüküm altına alınmasına rağmen bu madde gereği gibi yorumlanmamış ve kıyılarda özel mülkiyet elde edilebilmesi uygulamasına devam edilmiştir.

Üstelik 641. maddede yer alan "hilafı sabit olmadıkça" deyimini, Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan yerler hakkında başka türlü bir düzenlemenin konusu olabileceği, bir başka ifadeyle bu yerlerde özel mülkiyet hakkının tesis edilebileceği veya bu yerlerde daha önceden kazanılmış olan özel mülkiyetin korunacağı şeklinde yorumlanmıştır.

Kıyı alanlarının planlamasına yönelik ilk çalışmalar ise 1970'li yıllarda başlamış, 12.01.1970 tarih ve 7/52 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kıyıların kullanımına yönelik düzenlemeler getirilmiştir. Bu karar ile deniz ve göl kıyılarındaki kamuya ait arazi ve arsaların satılması, kamp yeri gibi günübirlik tesis olarak tahsis edilmesi, irtifak hakkı ile gerçek ve tüzel kişilere satışı yasaklanmıştır.

Kıyı bölgelerinin planlamasına yönelik ilk yasal düzenleme 11.07.1972 yılında 1605 sayılı Kanun ile 6785 sayılı İmar Kanununa eklenen 7. ve 8. maddeler ile kıyı alanları da imar düzenine dahil edilmiştir. Söz konusu kanun ve ilgili maddelerle sahil şeridi şu şekilde tanımlanmıştır.

Sahil şeridi genişliği;

- İmar planının kapsadığı yerler de, plandakinden az olmamak üzere en az 10 m.,
- İmar planı olmayan köy ve kasa baların meskun alanlarında en az 30 m.,
- Diğer yerlerde en az 100 m. olarak tanımlanmıştır.

Kıyidan kaynaklanan sorunları bütüncül bir biçimde ele almak, buralardaki ekonomik ve toplumsal gelişmeleri yönlendirmeye çalışmak, kirliliği önlemek gibi konular 6785 sayılı kanundaki düzenlemenin ilgi alanı dışında kaldığından, 18 Ocak 1975 tarihinde çıkartılan yönetmelikle İmar Kanunu'nun ek 7. ve 8. maddelerin uygulanmasına yönelik şartlar yeniden düzenlenmiştir (RG, 1975; Geray, 1979; Kuntalp, 1981). Yönetmelikte, kıyıların herkesin eşit ve serbest bir şekilde yararlanmasına açık sahalar olduğu ve üzerinde hiç bir yapı yapılamayacağı belirtildikten sonra, kara yönünde en az 30 metre içinde hiçbir yapı ya da duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek gibi engeller konulamayacağı, kıyıyı değiştirecek ölçüde kazı yapılmasına, kum, çakıl, yosun ve saz vb. çekilmesine izin verilmeyeceği, moloz,

toprak, çöp vb. kirletici etkisi olan artıklar atılamayacağı da kesin olarak ifade edilmiştir. Ayrıca deniz ve göl kenarlarında kara yönünde en az 100 m genişlikteki kuşak içinde toplumun yararlanmasında yapı yapılamayacağı, yapılmış olanların değiştirilemeyeceği ve bunlara ekleme yapılamayacağı da belirtilmiştir. İskele, liman, dalgakıran, tersane, köprü, fener, bekçi kulübesi, tuzla vb. yapılarla kıyının kamu yararına kullanımını sağlamayı kolaylaştıran ya da kıyuyu koruma amacını taşıyan yapı ve tesisler ise bu hükmün dışında tutulmuştur. Ancak, planların yönetmeliğe uygun olarak yapılması sağlanmadığı gibi, denizin doldurulması yoluyla kıyılarda özel mülkiyet hızla yaygınlaşmış, kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi için herhangi bir çalışma da yapılmadığı için 1982 Anayasası'nda kıyılara ilişkin hükümlere yer verilinceye kadar kıyı kuşağının arkasındaki bölgelerde arsa vurgunculuğu hızla artmıştır (Geray, 1976; Geray, 1979).

2709 sayılı 1982 Anayasasının 43. maddesine kıyılara ilişkin olarak "kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır ve buralardan yararlanmada kamu yararı gözetilir", "kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir" ifadelerinin yer aldığı iki temel ilke konulmuştur. 46. maddede ise "Kamu Yararı" üst başlığı altında "kamulaştırma işlemlerinde, kıyı alanları genel düzenlemenin dışında tutulacak ve bu alanlarda yapılacak kamulaştırmalarda toprak bedellerinin ödenmesi ile ilgili kurallar ayrı bir yasa ile düzenlenecektir" açıklamasının yer aldığı "kamulaştırma" ile ilgili bir düzenlemeye gidilmiştir (Akıllıoğlu, 1991; Anayasa, 1982).

Yalnızca kıyıları konu alan ilk yasal düzenleme ise 1984 yılında çıkarılan 3086 sayılı Kıyı Kanunu ile yapılmıştır (KK, 1984; KKY, 1985). Bu kanun ile "deniz tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinde, koruma ve kullanma esaslarını tespit etmek" amaçlanmış ve "kıyı çizgisi", "kıyı kenar çizgisi", "kıyı", "sahil şeridi" ve "dar kıyı" gibi kavramlar da tanımlanmıştır. Yasada kıyı kenar çizgisinin, valiliklerce oluşturulacak beş kişilik bir komisyon tarafından belirlenmesi hükmü ile kıyı kuşağı, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde, imar planı olmayan yerlerde 10 m' den, diğer yerlerde ise 30 m' den az olamayacağı maddesi yer almıştır. Kanununa göre; "kıyıda ancak plan kararıyla, deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların kamu yararına kullanımını kolaylaştırmak veya kıyuyu korumak amacına yönelik olan yapı ve tesisler, faaliyetlerinin özellikleri gereği tersane, fabrika, santral, su ürünlerine dayalı sanayi tesisleri, gemi sökme yeri ve sair kıyıda yapılması zorunlu tesisler ile eğitim, spor veya turizm amaçlı tesisler yapılabilir. Bu yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamaz ve eğitim tesisleri ile spor veya turizm amaçlı yapılanmalarda kıyı geçişi engellenecek şekilde kapatılamaz. Kamu önceliği olan yerler dışında plan kararları ile özel yapılanmalara da izin verilebilir. Bu plan kararları Bakanlar Kurulu'nca onaylanmadan tatbik edilemez. Ancak bu tür yapılanmalarda da kıyı geçişi engellenecek şekilde kapatılamaz". Bu yapı ve tesislerin yapım amaçları dışında kullanılmasına izin verilmediği gibi eğitim tesisleriyle spor amaçlı yapılanmalarda, kıyı, geçişini engelleyecek biçimde kapatılmasına da izin verilmemiştir. Yasaya göre, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın onayı alınması şartı ile kamu yararı gözetilerek, deniz, göl ve akarsulardan doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanılabilmektedir.

3086 sayılı Kıyı Kanunu'nun uygulanması esaslarını göstermek amacıyla Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca 18 Mayıs 1985'de "3086 Sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik" çıkarılmıştır (KKY, 1985; AMKD, 1993). Yönetmeliğe göre, kamu yararı gereken durumlarda denizi doldurma ya da kurutma yoluyla toprak kazanılabilmektedir. Kıyı kenar çizgisi tespit komisyonu ise jeoloji mühendisi, jeolog jeomorfolog, harita ve kadastro mühendisi, ziraat mühendisi, mimar ve inşaat mühendisleri arasından valiliklerce oluşturulmaktadır. Yönetmelikte "komisyon kamu görevlilerinden oluşur" hükmü yer almıştır. Ancak bunun olmadığı durumlarda en az iki üyesinin kamu görevlisi ve birinin mimar ya da inşaat mühendisi, diğerinin de jeolog ya da harita mühendisi olması şartı getirilmiştir.

1984 yılında çıkartılan 3086 sayılı Kıyı Kanunu'na 1986 yılında kamu yararına aykırı biçimde düzenlendiği gerekçesiyle Anayasa Mahkemesi'nde iptal davası açılmıştır. İptal gerekçesinin açıklamasında; "kıyı kenar çizgisi" nin tanımı yapılırken jeolojik açıdan kıyı olarak sayılması gereken "kayalık" alanlara yer verilmediği, bu durumun da Anayasa'nın 43. maddesindeki "kıyıları devletin hüküm ve tasarrufu altındadır" hükmünün uygulanmasına engel olabileceği, ikinci olarak da "... faaliyetlerinin özellikleri gereği" ifadesinin her anlama ve amaca çekilebileceği, "fabrika, santral" sözcükleri ile "... ve sair kıyıda yapılması zorunlu tesisler" ifadelerinin de son derece geniş kavramlar içerdiği, bu tesislerin geçiş hakkının önlenmesine ortam hazırlayacak olması itirazları yer almıştır. Anayasa Mahkemesi'nin 3086 Sayılı Kıyı Kanun' un geçici 2. maddesini iptal gerekçesi ise 1972 yılından önce yasalara aykırı olarak yapılan yapıların kazanılmış hak kavramı içinde değerlendirilemeyeceği, yasalara aykırı durumlara dayanılarak kazanılmış hak iddiasında bulunulamayacağı düşüncesidir. Bu nedenlerle mahkeme, Kanun' un 4., 6., 9., 13. ve geçici 2. Maddesinin iptaline karar vermiş ve dolayısıyla yasanın diğer hükümlerinin de uygulama olanağı ortadan kalktığı için yasanın tamamı iptal edilmiştir (KKY, 1985; AMKD, 1993). Anayasa'nın 43. maddesine aykırı olduğu kabul edilen 3086 sayılı yasada farklı dönemlerde düzenlemeler yapılmış olsa da düzenleme dönemleri boyunca kıyılarda yapılaşmanın önüne geçilememiştir (Ekinci, 1997; Tekinbaş, 2000).

17.04.1990 tarihinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu çıkarılmıştır. 03.08.1990 tarih 20594 sayılı resmi gazetede yayımlanan uygulama yönetmeliğine göre sahil şeridi; uygulama imar planı yapılacak alanlarda yatay olarak en az 20 metre, uygulama imar planı bulunmayan belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki yerleşik alanlarda çevre düzeni veya nazım imar planı bulunsun bulunmasın yatay olarak en az 50 metre, belediye mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki iskân dışı alanlarda çevre düzeni veya nazım imar planı bulunsun veya bulunmasın yatay olarak en az 100 metre olarak tanımlanmıştır. Bu tanımlar Anayasa Mahkemesi tarafından 18.09.1991 ve 1990/23, 1991/29 sayılı kararlar ile iptal edilmiş ve sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden sonra kara yönünde yatay olarak en az 100 metrelik alan olarak hükme bağlanmıştır. Bu kanun ile kıyı alanlarına ilişkin şu tanımlamalar yapılmıştır:

- 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: Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı (Anayasa Mahkemesinin 18.09.1991 tarih 1990/23, 1991/29 sayılı kararları gereği yapılan değişiklik işlenmiştir.),
- 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 bulundurulmuş ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları ifade etmektedir.

11.07.1992 tarihide 21281 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak 3830 sayılı Kıyı Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ile deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözetenek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir. 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 imkân ve şartlarına ait esasları” kapsamaktadır. Kıyı Kanununun genel esasları aşağıda yer alan maddeler halinde özetlenebilir.

- Kıyıları, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Özel mülkiyete konu edilemez.
- Kıyı kesimindeki uygulamalarda kamu yararı birinci önceliklidir.
- Kıyıların herkesin eşit kullanımına açıktır. Bu alanlara yapı yapılamaz. Kullanımı kısıtlayıcı tel örgü, çit, hendek gibi engeller oluşturulamaz. Bu alanlarda kıyıyı değiştirecek boyutta hafriyat yapılması kum, çakıl gibi benzeri maddelerin çıkarılması, moloz, toprak, çöp gibi atık maddelerin dökülmesi yasaktır.
- Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- Özellikleri itibarıyla kıyıda bulunması gereken; iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, dalga kıran, çekek yeri, kayıkhane, tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri gibi yapılar, amaçları dışında kullanılmamak şartıyla yapılabilir.
- Askeri alanlar, askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerinde veya ülke güvenliği ile doğrudan ilgili, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hareket ve savunma amaçlı yerlerde özel kanun hükümlerine, diğer özel kanunlar uyarınca belirlenmiş veya belirlenecek yerlerde ise özel kanunların bu Kanuna aykırı olmayan hükümlerine uyulur hükmü getirilerek bu alanlarda istisnalara yer verilmiştir.
- Kıyı alanlarında yapılabilecek yapı ve tesislerin inşası için, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapıp onaylanmadan uygulamaya geçilemez.

- Sahil şeritlerinin derinliği, Kanununun 4. maddesinde belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler dikkate alınarak belirlenir.
- Sahil şeridinin kıyı kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 metre genişliğinde belirlenen birinci bölümü, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçlı kullanılmak üzere düzenlenebilir.
- Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.
- Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.

Bu kanun ile sahil şeridi iki bölüme ayrılmıştır. Kıyı kenar çizgisinin ilk 50 metrelik bölümünde kalan alanlarda yapı yasağı getirilmiş ve ilk 50 metrelik alanda yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçlı düzenlemeler yapılabileceği belirtilmiştir. İkinci 50 metrelik alanda ise, kıyıyı doldurma ve kurutma yolu ile kazanılan alanlarda yapılacak yapılarla birlikte toplumun yararlanmasına açık olma şartı aranmaktadır. Bu alanlarda kamping ve konaklama üniteleri içermeyen duş, gölgelik, soyunma kabini, WC, kafe-bar gibi rekreatif amaçlı tesisler ve fuar el sanatları ürünlerinin satılabildiği 6 m<sup>2</sup>'yi geçmeyen satış ünitelerinin yapılabileceği belirtilmiştir.

Bu kanununun 6. maddesinde, kıyıların herkesin eşit kullanımına açık olduğu, bu alanlara yapı yapılamayacağı, kullanımı kısıtlayıcı tel örgü, çit, hendek gibi engeller oluşturulamayacağı belirtilmiştir. Bu alanlarda kıyıyı değiştirecek boyutta hafriyat yapılması kum, çakıl gibi benzeri maddelerin çıkarılması, moloz, toprak, çöp gibi atık maddelerin dökülmesi yasaklanmıştır.

Bu alanlarda kıyının korunmasına, kamu yararına ve kullanım özelliği dolayısıyla kıyıda bulunması gereken iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, dalga kıran, çekek yeri, kayıkhanesi, tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri gibi yapılar, amaçları dışında kullanılmamak üzere yapılabilir.

Bu kanununun 3. maddesi gereği askeri alanlara, askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerinde veya ülke güvenliği ile doğrudan ilgili, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait harekât 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 hükmü getirilerek bu alanlarda istisnalara yer verilmiştir.

Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği'nin ilgili maddelerinde, kıyı kenar çizgisinin en az beş kamu görevlisinden oluşan ve valilik tarafından oluşturulan tespit komisyonlarınca belirleneceği belirtilmiştir. Bu komisyonlarda, jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadaströ mühendisi, ziraat mühendisi, mimar veya şehir plancısı ve inşaat mühendisliği mesleklerinin her birinden en az bir kişinin bulunması zorunludur.

Kıyı kenar çizgisi bulunmayan alanlarda, tespit işlemleri valiliklerce yıllık programlara dahil edilerek en kısa zamanda yapılması gerekmektedir. Bu çalışmalar muhtemel kıyı kenar çizgisinden kara yönünde en az 200 metrelik şerit içinde onaylı 1/1000 veya 1/5000 ölçekli hâlihazır haritalar kullanılarak gerçekleştirilir. Kıyı kenar çizgisinin 1/1000 ölçekli hâlihazır haritalara işlenmesi zorunludur.

Yapılan arazi çalışmaları sonucu gerçekleştirilen ölçümler ve tutanaklar valilik onayına sunulur ve valiliğin uygun görüşü ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na gönderilir, bakanlıkça onaylanır. Günümüzde, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 644 sayılı KHK ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

Bu yönetmeliğin 12. maddesi gereği, kanunda kıyı alanlarında yapılabilecek yapı ve tesislerin inşası için, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapıp onaylanmadan uygulamaya geçilemez.

Kıyı alanlarının planlanması, korunması, kullanılması ile kıyı ve sularda farklı faaliyetlerin gerçekleştirilmesi veya işletmecilik yapılması konularında çok sayıda kuruluşun yasal yetki ve sorumluluğu bulunmaktadır.

Farklı yasal düzenlemeler ve sahiplilik, kurumlar arasında iletişim ve koordinasyon eksikliği gibi sorunlara neden olmaktadır. Bu durumdan dolayı, kıyı alanlarının korunması, kullanılması ve denetlenmesi konularında yetersizlikler ortaya çıkmaktadır. Kurumların bağlı olduğu farklı yasal düzenlemelerin bir biri ile çelişmesi nedeniyle uzlaşa sağlanamaması, yetki karmaşası ve kurumlar arası yazışmaların uzun sürmesi gibi nedenlerden dolayı kıyı alanlarında görülen yasal olmayan uygulamalar engellenememekte ve etkin bir denetim sağlanamamaktadır.

06.07.2011 tarihinde ve 27986 sayılı Resmi Gazete'de "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Süreci" ne ilişkin tebliğ yayımlanmıştır. Bu tebliğin yayımlanma amacı; kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesisler ile alâkalı olarak, yatırımcı gerçek kişiler ile kamu ve özel kurum ve kuruluşları tarafından yapılacak işlemlere ve istenilecek bilgi ve belgelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

Bu Tebliğ; kıyı ve sahil şeridinde 04.04.1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili mevzuatı uyarınca yapı ve tesis yapmak için; imar plânı ve uygulama projesi onaylanmasına, kullanma izni veya irtifak hakkı alınmasına, yapı ruhsatına, inşaat ve uygulama safhasına, yapı kullanma izni, yatırım veya işletme belgesi ve işletme-geçici işletme - kısmi işletme izni verilmesine ilişkin iş ve işlemleri ve bu süreçlerdeki bütün kurum ve kuruluşları kapsamaktadır.

### **2.1.3. Türkiye'de Kıyı Alanları Planlaması İle İlgili Mevzuat**

Türkiye'de kıyılarla ilgili planlama ve düzenlemeler Kıyı Yasası'na göre yapılmaktadır. Bununla birlikte, özel yasalarla kıyıya ilişkin planlama yetkisi çok farklı

birimlere verilmiştir. Kıyı alanlarının tanımlanması ve düzenlemesine ilişkin yayınlanan kanun ve yönetmeliklerin kronolojik sıralaması aşağıda sunulmaktadır:

- 4 Ekim 1926 tarihli 743 sayılı Türk Medeni Kanunu
- 11.07.1972 tarihli 6785 sayılı İmar Kanununa 1605 sayılı Kanun ile eklenen Ek 7. Madde
- 18.01.1975 tarihli 1605 sayılı Yasanın Ek 7. Ve 8. Madde Uygulama Yönetmeliği
- 1982 Anayasası'nın Kıyı Alanları İle İlgili 43. Maddesi
- 01.12.1984 tarihli 3086 sayılı Kıyı Kanunu
- 10.07.1986 tarihinde 3086 sayılı Kanunun Önemli Maddelerinin Anayasa Mahkemesince İptali
- 15.07.1987 110 sayılı Genelge
- 17.04.1990 tarihli 3621 sayılı Kıyı Kanunu
- 23.01.1992 tarihli 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun sahil şeridine ilişkin hükümlerinin Anayasa Mahkemesince iptali
- 11.07.1992 3830 sayılı Kıyı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Yasa
- 27.07.1996 tarihli 22709 sayılı Resmi Gazete'de Yayınlanan Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik Değişikliği
- 14.08.1996 tarihli 3830 sayılı Kıyı Kanunu ve Yönetmeliğe İlişkin Genelge
- 04.09.1996 tarihli 10713 sayılı Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma İle İlgili Genelge
- 22.10.1996 tarihli 209 sayılı Danıştay Kararı
- 16.01.2005 tarihli 2607-12109 sayılı Genelde (Kıyı ve Dolgu İmar Planları)
- 30.06.2005 tarihli 1678-6496 sayılı Genelde (3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu Kapsamında Bakanlığa İletilen Kıyı Kenar Çizgisi Tespitleri)
- 29.03.2006 tarihli 570-1942 sayılı Genelge (Kıyıda Kaçak Yapıların Önlenmesi)
- 15.06.2006 tarihli 1502-4111 sayılı Genelge (Ahşap İskele)
- 26.04.2007 tarihli 1086/3115 sayılı Genelge (14.08.1996 tarihli Kıyı Kanunu ve Yönetmeliğe İlişkin Genelgenin İptali ve Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür)
- 24.03.2010 tarihli 2824 sayılı Genelge (26.04.2007 tarihli Genelgeye İlişkin Kıyı Yapılarında Planlama Sürecinde Uygulamaya Esas İş ve İşlemler)

Kıyıya ilişkin maddeler içeren ve dolaylı da olsa kıyı düzenlemelerini veya işletmeciliği etkileyen diğer yasal düzenlemeler aşağıda gösterilmiştir:

- 1930 tarihli 1580 sayılı Belediyeler Kanunu
- 1933 tarihli 2293 sayılı Belediyeler Yapı ve Yollar Kanunu
- 1956 tarihli 6785 sayılı İmar Kanunu
- 1956 tarihli 6831 sayılı Orman Kanunu
- 1971 tarihli 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu
- 1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası
- 1982 tarihli 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu

- 1983 tarihli 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanun
- 1983 tarihli 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu
- 1983 tarihli 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu
- 1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu
- 1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu
- 1987 tarihli Kadastro Kanunu
- 1987 tarihli 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
- 1988 tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- 1986 tarihli Akdeniz’de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Uluslararası Protokol
- 1989 tarihli 383 sayılı Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Hakkında KHK
- 1993 tarihli 491 sayılı Mülga Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri hakkında KHK

Görüleceği gibi, Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü’nün kıyıda planlama yapabilmeleri için yasal düzenlemeler yapılmıştır.

#### 2.1.4. Mevzuata İlişkin Kıyı Alanlarında Yasal Dayanaklar ve Yönetmelikler

Kıyıya ilişkin planlama ve mekânsal düzenleme yetkisi başta Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olmak üzere, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, kıyıları da kapsayan daha geniş alanların örneğin bölge ve alt-bölgelerin mekânsal planlarını yapma yetkisi İl Özel İdareleri ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na, kıyı projelerini inceleme ve onaylama yetkisi Ulaştırma Bakanlığı’na, kıyı yapılarına işletme belgesi verilmesi ve denetlenmesi yetkisi Mülga Denizcilik Müsteşarlığı’na, kıyı alanları da dâhil çevresel izleme yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na aittir.

Bu bölümde açıklanan kanunlar, yönetmelikler ve yasal düzenlemelere dayanarak yapılan planlamada yetki ve sorumluluğu olan kuruluşlar Tablo 1’de açıklanmaya ve önemli konular itibarı ile genellenmeye çalışılmıştır.

**Tablo 1: Türkiye’de Kıyı Alanlarında Yetki ve Sorumluluğu Olan Kuruluşlar**

Kurum Adı	Görevleri	Yasal Dayanak
Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 644 sayılı KHK ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bütünsel kıyı alanları yönetimi ve planlaması çalışmaları, kıyı alanlarının düzenlenmesine dair iş ve işlemler ile bu alanlara ilişkin jeolojik ve jeoteknik etütleri yapmak, yaptırmak ve onaylamak, kıyı kenar çizgisini tespit etmek, onaylamak ve tescilini sağlamak.</li> <li>• Kıyı ve dolgu alanları ile bu alanların fonksiyonel ve fiziksel olarak devamı niteliğindeki geri sahalarına ilişkin her tür ve ölçekteki etüt, harita ve planları yapmak, yaptırmak ve resen onaylamak ve bunların uygulanmasını sağlamak.</li> <li>• Yeraltı ve yerüstü sularının, denizlerin ve toprağın korunması, kirliliğin önlenmesi veya bertaraf edilmesi amacıyla kirliliğin giderilmesi ve kontrolüne ilişkin uygulamaları sağlamak, yeraltı ve yerüstü su, deniz ve toprak kirliliğine karşı hazırlıklı olmak, müdahale ve mücadele kapasitesini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3621 Sayılı Kıyı Kanunu</li> <li>• 3194 Sayılı İmar Kanunu</li> <li>• Kıyı Kanunu Uygulamasına Dair Yönetmelik</li> <li>• 4708 Sayılı Yapı Denetimi Kanunu</li> <li>• 2873 Sayılı Milli Parklar Kanunu</li> <li>• 648 Sayılı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü’nün Kurulmasına Dair KHK</li> <li>• Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği</li> </ul>

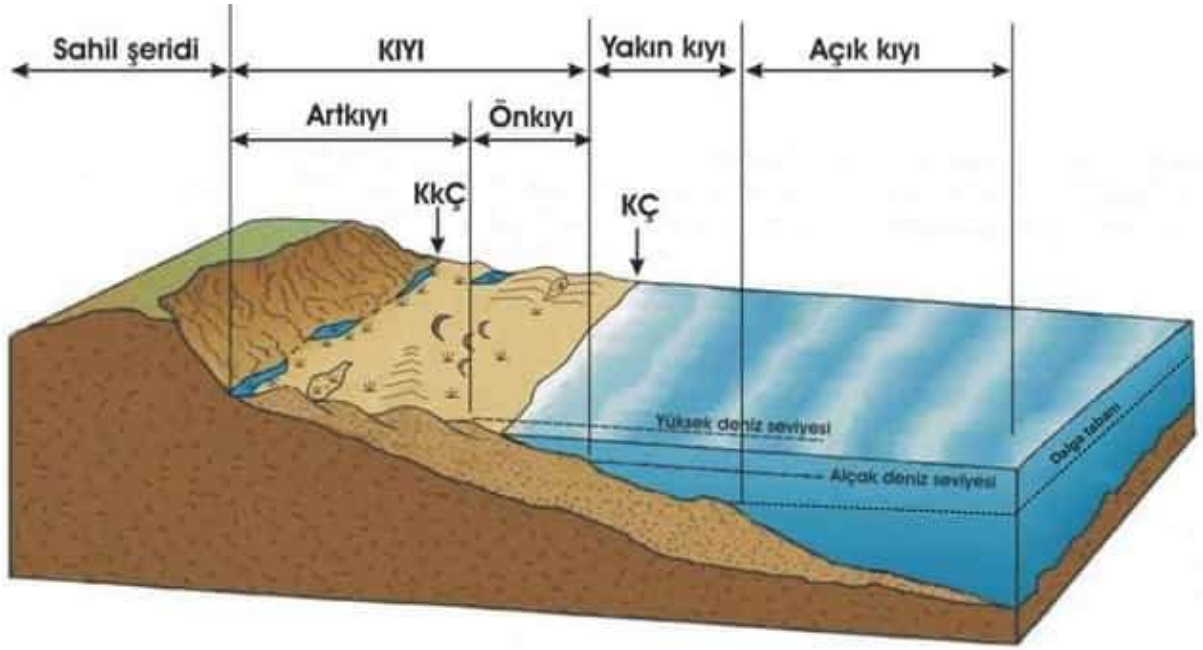
	<p>artırmak için gerekli tedbirleri almak ve aldırarak; çevrenin korunması, maksadıyla uygun teknolojileri belirlemek ve bu maksatla kurulacak tesislerin vasıflarını tespit etmek ve bu çerçevede gerekli tedbirleri almak ve aldırarak.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mekânsal strateji planları ile çevre düzeni ve imar planlarına uygun olarak teknik altyapı tesislerinin planlamasına, projelendirilmesine ve yapılmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek, gerektiğinde yapmak, yaptırmak, onaylamak, izlemek ve uygulanmasını denetlemek.</li> <li>• Çevresel etki değerlendirme raporu hazırlanmasında, çevre laboratuvarları, çevre danışmanlık firmaları ile belediyelerin çevre koruma tesislerinin projelerinde ve işletilmesinde görev alacak elemanları eğitmek, proje ve tesis ölçütlerini geliştirmek ve mesleki yetkinliği artırmak.</li> </ul>	
Orman ve Su İşleri Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ormanların korunması, geliştirilmesi, işletilmesi, ıslahı ve bakımı, çölleşme ve erozyonla mücadele, ağaçlandırma ve ormanla ilgili mera ıslahı konularında politikalar oluşturmak.</li> <li>• Tabiatın korunmasına yönelik politikalar geliştirmek, korunan alanların tespiti, milli parklar, tabiat parkları, tabiat anıtları, tabiatı koruma alanları, sulak alanlar ve biyolojik çeşitlilik ile av ve yaban hayatının korunması, yönetimi, geliştirilmesi, işletilmesi ve işlettirilmesini sağlamak.</li> <li>• Su kaynaklarının korunmasına ve sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasına dair politikalar oluşturmak, ulusal su yönetimini koordine etmek.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2872 Sayılı Çevre Kanunu</li> <li>• 645 sayılı Orman ve Su İşleri Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname</li> <li>• ÇED Yönetmeliği</li> <li>• Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği</li> </ul>
Kültür ve Turizm Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turizm bölge ve merkezlerindeki her türlü plan ve projeyi hazırlamak ve onaylamak</li> <li>• Yat limanı işletmeciliği ile ilgili düzenlemeleri yapmak</li> <li>• Sit alanlarındaki uygulamaları denetlemek ve korumak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu</li> <li>• 2683 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu</li> </ul>
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DLH Genel Müdürlüğü kanalı ile limanlar, barınaklar ve ilgili tesislerin inşaatını yapmak ve yaptırmak, hazırlanan projeleri inceleyerek onaylamak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun</li> <li>• Tersane, Tekne İmal ve Çekme Yerleri Yönetmeliği</li> </ul>
Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Denizlerde ve iç sularda sürdürülebilir balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği ile avcılığının esaslarını belirlemek ve bunları teşvik etmek.</li> <li>• Balıkçı barınakları ve balıkçılık altyapı tesisleri kurulması, işletilmesi ve denetlenmesine ilişkin usul ve esasları belirlemek ve denetimini yapmak.</li> <li>• Balıkçılık ve su ürünleri kaynaklarını korumak, koruma, üretim ve yetiştiricilik alanlarını belirlemek ve bu alanları zararlardan koruyacak tedbirleri almak.</li> <li>• İthal ve ihraç edilecek balıkçılık ve su ürünleri ile girdilerine ilişkin esasları belirlemek.</li> <li>• Balıkçılık ve su ürünleri üretim kaynaklarının geliştirilmesi ve verimliliğin artırılması ile ilgili faaliyetlerde bulunmak, kontrol ve denetimleri yapmak ve yaptırmak.</li> <li>• Balıkçılık ve su ürünleri üretiminin ve verimliliğin artırılması için gerekli girdilerin tedarikine ilişkin tedbirleri almak.</li> <li>• Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğine uygun istihlal sahalarına ilişkin esasları belirlemek, istihlal vasıtalarının asgari vasıf ve şartlarını, kiralama ve kullanıma esaslarını belirlemek.</li> <li>• Balıkçılık ve su ürünleri üretim, geliştirme ve araştırma projeleri ile ilgili çalışmalar yapmak.</li> <li>• Balıkçılık ve su ürünleri avcılığı ve yetiştiriciliği ile ilgili bilgi sistemi oluşturmak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu</li> <li>• Balıkçı Barınakları Yönetmeliği</li> </ul>

Sağlık Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• İl Müdürlükleri ve Refik saydam İl Hıfzıssıhha Enstitüsü aracılığıyla; Mavi Bayrak Projesi kapsamında Deniz suyunda analiz, danışmanlık ve eğitim hizmetleri vermek.</li> <li>• Çevreyi tehdit eden tehlikeli faaliyetlerin durdurulması hallerinde görev almak,</li> <li>• Uluslararası giriş ve çıkışa açık deniz kapılarında ülkeye girebilecek ve ülkeden çıkabilecek bulaşıcı ve salgın hastalıklara karşı ulusal ve uluslararası mevzuat hükümleri doğrultusunda her türlü sağlık tedbirini almakla görevli ve yetkili olan Sahil Sağlık Denetleme Merkezlerinin yapacağı işlemlere ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sağlık Bakanlığı'nın öncülüğünde kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) tarafından yürütülen; TÜRÇEV'in Türkiye temsilciliğinde 25 Avrupa ülkesi ve Güney Afrika Cumhuriyetinde uygulanan uluslararası sivil bir denetim mekanizmasıdır.</li> <li>• Kentsel Atıksu Arıtımı Yönetmeliği</li> <li>• Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliği</li> </ul>
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi sanayini teşvik ederek; deniz ve iç suların potansiyelini geliştirilerek işletmesini yapmak.</li> <li>• Liman hizmetlerini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek</li> <li>• Denizcilikle ilgili ihtiyaç ve talepleri tespit etmek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 491 Sayılı Mülga Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname</li> </ul>
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Özelleştirme programındaki kıyı bölgesinde yer alan tesislere yönelik (yat limanı ve kruvaziyer yolcu gemisi limanı) olarak ilgili kurum ve kuruluşlardan görüş alarak her türlü imar planını hazırlamak ve onaylamak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5398 Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun</li> <li>• 3621 Sayılı <u>Kıyı Kanunu ile ilgili 5398 Sayılı kanunda yapılan değişiklik</u>(03.07.2005 RG. No: 25882)</li> </ul>
Büyükşehir Belediyeleri	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Büyükşehir belediyesi sınırları ve mücavir alanları içerisinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafında yer alan ve Kıyı yasası ile tanımlanan alanlara komşu kesimlerin nazım imar planlarını hazırlamak ve onamak; mücavir alan içinde yapı ruhsatlarını vermek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu</li> <li>• 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun</li> </ul>
Belediyeler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belediye sınırları ve mücavir alanları içerisinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları ve uygulama imar planlarını hazırlamak ve onamak; yapı ruhsatlarını vermek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5393 Sayılı Belediye Kanunu</li> <li>• 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun</li> <li>• 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun</li> </ul>
İl Özel İdareleri	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belediye sınırları ve mücavir alanları dışında kalan alanlarda kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları uygulama imar planlarını hazırlamak ve onamak; yapı ruhsatlarını vermek</li> <li>• İl Bütünü çevre düzeni planlarını hazırlamak ve onaylamak,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu</li> <li>• 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun</li> </ul>
Maliye Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Milli Emlak Genel Müdürlüğü aracılığıyla; Hazine özel mülkiyetinde bulunan ve devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazların yönetimine ilişkin hizmetleri sağlamak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 178 Sayılı Maliye Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname</li> </ul>
Genelkurmay Başkanlığı ve Kuvvet Komutanlıkları, Sahil Güvenlik Komutanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Askeri yasak ve güvenlik bölgelerinde; ülke güvenliği ile ilgili bölgelerde ve askeri harekât bölgelerindeki her türlü plan, proje ve uygulamayı incelemek ve onay vermek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kendi Özel Yasaları</li> <li>• Ve diğer ilgili yasalar</li> </ul>

Türkiye'de kıyı bölgesindeki planlama ve uygulama faaliyetlerine yönelik mevzuat son derece geniştir. Sektör bazlı pek çok yasal ve yönetsel yetki, kurumlar arasında dağıtılmıştır. Ancak yine de kıyı bölgesindeki planlama ve uygulama faaliyetlerindeki temel yasal dayanak Kıyı Kanunu'dur.

Kıyı Kanununun kapsamı içinde kalan alanlar Şekil 1'de gösterilmektedir.

**Şekil 1: Kıyı Kanunu Kapsamı İçindeki Alanlar**



2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanuna göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinde turizme yönelik kullanımlar, günübirlik turizm alanları ve sahil şeridi dışındaki konaklama tesislerinin devamı niteliğinde olan yapı ve tesisler için hazırlanacak olan uygulama imar planları, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca onaylanarak yürürlüğe girer. Bu alanlardaki turizm dışı kullanımları içeren uygulama imar planları ile doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanılan diğer alanlardaki uygulama planlarında 3194 sayılı İmar Kanunu hükümlerine uyulur. Bu planlar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca onaylanarak yürürlüğe girer.

Bu noktada 3194 sayılı İmar Yasasının özel bir yeri bulunmaktadır. Bütünsel kıyı alanları yönetimi kıyının ve arka alanının işlevsel bütünleşmesi kavramını ele almaktadır. Arka alandaki planlama ve düzenleme faaliyetlerinin temel ve çerçeve yasal dayanağı İmar Yasasıdır.

### **2.1.5. Plan Kademelenmesi, Uygulama Araçları, Yöntemler ve Finansal Yapı**

Mevcut yasal ve kurumsal yapıda kıyı kesiminde yapılacak planlama çalışmalarının temel uygulama araçları ve yöntemleri mevcut yasalara göre çıkarılan uygulama yönetmelikleridir.

Türkiye'deki genel planlama yaklaşımı içinde farklı ölçek ve sektörler için planlama, uygulama, işletme ve denetleme yetkisi kurumlara göre çeşitlenmektedir. Kıyı bölgesi ve sahil şeridi içinde yapılacak planlama ve uygulama nasıl yapılacağına ilişkin temel kaynak ***Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik***dir. Yönetmelik, Kıyı Kanununun uygulanma yöntemini bölümler halinde şu şekilde sıralamaktadır.



- Genel Hükümler
- Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı
- Kıyıda ve Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde Planlama ve Yapılanma
- Sahil Şeridinde Planlama ve Yapılanma
- Kontrol, İmar Mevzuatına Aykırı Yapı ve Ceza

Farklı kurumlar, farklı statü ve sektörler göre özel planlama ve uygulama yetkisi verilse de plan ve uygulamalar; Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik çerçevesinde yapılmaktadır.

Günümüzde Türkiye’de imar mevzuatı çerçevesinde yer alan plan kademelenmesi kısaca dört başlık altında toplanabilir:

- Ulusal düzeyde Mekânsal Strateji Planı (644 sayılı KHK ile Mekânsal Strateji Planlarını hazırlama görevi Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verilmiş ve Mekânsal Strateji Planları İmar Kanunu’nda 12.07.2013 tarihinde yapılan değişiklik ile en üst kademe mekânsal plan olarak yerini almıştır.)
- İl ve bölge (NUTS-2, İBB-2) düzeyinde, Çevre Düzeni Planları
- Yerleşim düzeyinde Nazım İmar Planları
- Yerleşim ve daha alt düzeylerde, Uygulama İmar Planlarıdır.

Yukarıdaki başlıklara ilave olarak Kalkınma Bakanlığınca hazırlanan ulusal ölçekte Beş Yıllık Kalkınma Planları, NUTS-2 düzeyinde Kalkınma Ajansları tarafından hazırlanan Bölge Planları ve farklı kurumlarca hazırlanan sektörel planlar (Türkiye Turizm Stratejisi ve Eylem Planı, Ulaştırma Master Planı, Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, vb.) gibi çeşitli planlar mekânsal planlama sisteminin bileşenleri sayılabilir. Ayrıca Kalkınma Bakanlığınca yapılan Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi henüz yayınlanmamıştır. Ancak bu planlar mekâna dair karar, strateji, eylemler üretse dahi, mekânsal boyuta sahip değildir. Yukarıda sayılan plan türlerinin mekânsal boyutları öne çıkmaktadır.

Bütünleşik Kıyı Alanları Planları, Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’ne göre mekânsal plan kademelenmesinde yer almasa da arazi kullanım ve yapılaşmaya yön veren planlar ile (Mekânsal Strateji Planı, Çevre Düzeni Planı, İmar Planları) Sektörel Planlar ve Strateji Belgeleri arasında entegrasyonu sağlayan stratejik yaklaşımlı bir plan niteliğindedir.

Kıyı kesiminde mevcut planlama ve uygulama faaliyetleri; yetki ve sorumluluğu olan kuruluşların genel bütçeden aldıkları pay ve yatırım programları ile belirlenen bir mali kaynak ile yapılmaktadır. Bunların dışında çevre boyutu ile ilgili olarak resmi kurumlar, üniversiteler ve STK’lar’ın işbirlikleri yaptıkları uluslararası finansmanlı özel proje ve çalışmalar yapılmaktadır.

Çeşitli kuruluşların 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği, 3194 sayılı İmar Kanunu hükümleri ve ilgili özel kanunlar dikkate alınarak, kıyı alanlarında mekânsal strateji planları, bütünleşik kıyı alanları planı, çevre düzeni planı ve nazım imar planları ile kıyı ve dolgu alanlarında kıyı yapılarını içeren uygulama imar planlarının yapım ve onay süreci ilgili kapsam ve nitelikleri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

**Tablo 2: Türkiye’de Kıyı Alanları Planlama Türleri ve Sorumlu Kuruluşlar**

Plan Türü	Ölçeği	Kapsamı	Sorumlu Kuruluş	Plan Onama Yetkisinin Düzeyi
<b>Mekânsal Strateji Planları</b>	1/250000-1/500000	Ülke ve Bölge Düzeyi	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Ülke ve Bölge Düzeyi
<b>Bütünleşik Kıyı Alanları Planı</b>	1/25000 – 1/50000	İl ve Bölge Düzeyinde	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	İl ve Bölge Düzeyi
<b>Çevre Düzeni Planları</b>	1/25000 – 1/100000	İl ve Bölge Düzeyinde	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Havza ve TR2 Alt Bölge Düzeyi, ÖÇK Alanları Milli Park ve Tabiat Parkı Dolgu Alanları
			İl Özel İdareleri / Büyükşehir Belediyeleri	İl Düzeyi
<b>Nazım İmar Planları</b>	1/5000 – 1/25000*	Yerleşim Düzeyinde	Kültür ve Turizm Bakanlığı	Turizm Merkezi, Alanı ve Bölgesi
			İl Özel İdareleri	Belediye Mücavir Alanları Dışında
			Belediyeler	Belediye ve Mücavir Alanları İçinde
			Özelleştirme İdaresi	Özelleştirme kapsamında olan tesis ve alanlar
			Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	OSB ve Endüstri Bölgeleri
<b>Uygulama İmar Planları</b>	1/1000	Kıyı Kesimi ve Kıyı Kesimi Dışı	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Dolgu Alanları ve Turizm alan ve merkezlerindeki kıyı ve sahil şeridindeki turizm dışı kullanımlar
				Turizm alan ve merkezlerinde turizm amaçlı imar planları
			Kültür ve Turizm Bakanlığı	
			Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	ÖÇK Alanları (dolgu planları hariç)
			İl Özel İdareleri	Belediye Mücavir Alanları Dışında
			Belediyeler	Belediye ve Mücavir Alanları İçinde
			Özelleştirme İdaresi	Özelleştirme kapsamında olan tesis ve alanlar
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	OSB ve Endüstri Bölgeleri			

## **2.2. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY)ve Bütünleşik Kıyı Alanları Planı (BKAP)**

Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi (BKAY), kıyı ve etkileşim alanını bir bütün olarak ele alan ve kıyıyı etkileyen tüm doğal, yapay yapı ve etmenleri, bunların birbirleri ile etkileşimini kavrayan bir yaklaşımdır. Kıyının planlanması ve yönetimini dinamik ve çok yönlü bir süreç olarak görmektedir. Bu süreç, çok sektörlülüğü ve çoklu kurumsal yapıyı beraberinde getirmektedir. Buna bağlı olarak BKAY'ın katılımcı yanı ortaya çıkmaktadır. Farklı statülerdeki paydaşlar arasında olabildiğince uzlaşa sağlanmıştır. Bu paydaşlar ortak hedefler doğrultusunda hareket etmektedirler. Türkiye'de, Avrupa Birliği ülkelerinde ve Akdeniz ülkelerinde BKAY'ın dayanağını Barselona Sözleşmesi ile buna ait ek protokoller oluşturmaktadır. Bununla birlikte, ülke uygulamaları farklılaşmaktadır; BKAY'ın kurumsal tüm yönlerini uygulayan ülke yok gibidir.

Türkiye'de kıyının bütünleşik olarak ele alınması için pek çok girişimde bulunulmuş ve pilot çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Son olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (eski Bayındırlık ve İskân Bakanlığı), farklı illerin kıyılarında Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim ve Planlama Projeleri yaptırmaktadır. Ancak bunlar, kıyı kesiminin bütünleşik mekânsal koruma ve gelişme stratejilerini ortaya koyan belgeler niteliğindedir.

Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi farklı bileşenlerden oluşmaktadır. Bunlar;

- a) Doğal kaynak yönetimi,
- b) Çevre yönetimi,
- c) Mekânsal boyutu, donatı ve altyapı planlarını da kapsar biçimde kıyı alanları planlaması ve yönetimidir.

### **2.2.1. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY), Amaçları ve Hedefleri**

Teknik, mali, idari ve yasal boyutları ile kurumsal yapının tanımlanarak kurgulanması için yapılacak araştırma, planlama, strateji üretimi, program ve faaliyetlerin belirlenmesi, uygulamaların izlenmesi ve yönlendirilmesi (monitoring) ana amaçtır. Bunun yanında Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi, belirli bir coğrafi kesimde; kıyı alanlarında doğal kaynaklara olan talepleri gözeterek ve değişik eylemler arasındaki nedensellikleri ve etkileşimleri kavrayarak, sürdürülebilir ekolojik gelişmeyi başarabilmek üzere, ilgi alanları farklı olan ancak, ortak hedeflerle hareket eden yönetimler, sektörler ve topluluklar için kurumsal yapılanmayı amaçlamaktadır. Ayrıca;

- Kıyı alanlarında uyumlu ve dengeli kullanımı teşvik etmek için tüm sektörleri kapsayan bütünsel politika ve karar alma süreci sağlamak,
- Kıyı alanlarının, mevcut ve planlanan kullanımlarını ve bunların karşılıklı etkilerini belirlemek,
- Kıyı yönetimi ile ilgili yönetim modeli sistemi geliştirmek,

- Önemli projelerin etkilerinin önceden değerlendirilmesi ve sistematik biçimde gözlenmesi de dahil olmak üzere, proje planlamasında ve uygulamasında kıyı kaynaklarını koruyucu ve ihtiyati yaklaşımlar kullanmak,
- Kirlilik, deniz erozyonu, kaynak kaybı ve yaşam ortamının tahrip olması da dahil olmak üzere, kıyı ve deniz alanlarının kullanımını sonucunda meydana gelen değer değişikliklerini yansıtan, ulusal kaynak ve çevre muhasebesi gibi yöntemlerin geliştirilmesini ve uygulanmasını teşvik etmek,
- İlgili bireylerin, grupların ve örgütlerin mümkün olduğu ölçüde, ilgili bilgilere erişmesini sağlamak, kendilerine uygun düzeylerde planlama ve karar alma süreçlerine katılma fırsatı tanımaktır.

### **2.2.2. BKAY Yaklaşımında Kıyının Ele Alınma Biçimi**

BKAY kıyı ve etkileşim alanını aşağıdaki biçimde ele almaktadır:

- BKAY tematik ve coğrafik perspektiflerle dayandırılmaktadır.
- Planlamada uzun vadeli bir perspektif (stratejik bir yönelme) gerekmektedir.
- Zaman içinde gelişebilecek süreçleri de kapsayacak uyumlu (adaptif) bir yaklaşım sergilenmektedir.
- BKAY yerleşme özellikleri, yerel ekonomik ve toplumsal yapı gibi tüm yerel özellikleri içermektedir.
- Planlamanın doğal yapı, biyolojik yapının diğer çevresel sistemlerle etkileşim süreçlerini kapsamaktadır.
- BKAY katılımcı yöntemlerle hazırlanmaktadır.
- Planlama ve yönetim süreçlerinde ilgili tüm kurum ve idareleri içermekte ve destekleri alınmaktadır.
- Bütünleşik kıyı alanları planlaması ve yönetimi araçları kombine bir biçimde kullanılmaktadır.

### **2.2.3. Bütünleşik Kıyı Alanları Planı (BKAP), Yasal Çerçevesi, BKAP ile Mekânsal ve Sektörel Planların İlişkisi**

Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın temel değerleri; kurumsal amaçların entegrasyonu, bu amaçları hayata geçirecek enstrümanların entegrasyonu, sektörlerin, stratejilerin ve yönetim düzeylerinin entegrasyonu, mekânsal (kara-deniz alanları) planların entegrasyonudur.

#### *Bütünleşik Kıyı Alanları Planının Amacı*

- Ülkemizdeki kıyı planlama ve uygulama çalışmalarına yeni bir yaklaşım getirmek,
- Kıyılarda koruma ve denetimle ilgili tedbirleri belirlemek,
- Kıyı alanlarında yerel beklenti ve talepleri yönlendirmek,
- Kıyılarda örtüşen yetki alanlarını düzenlemek ve
- Kıyı alanlarının uyumlu ve dengeli bir şekilde korunarak kullanımını teşvik etmek

üzere tüm sektörleri dikkate alan bütüncül politika ve karar alma süreçlerinin sağlanması ve kıyı alanlarında yapılacak kıyı yapılarına ilişkin uygulamalar için yol gösterici strateji ve hedefler üretilmesi amaçlanmaktadır.

#### *Bütünleşik Kıyı Alanı Planının Yasal Çerçevesi*

- 1982 Anayasasının “A. Kıyılardan yararlanma” başlıklı 43. Maddesine göre, “Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.
- 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği’ne göre Çevre ve Şehircilik Bakanlığı; kıyıların korunması ve kamu yararına kullanılmasına ilişkin olarak bu kanun ile belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde merkezde düzenleyici ve denetleyici tek yetkili kurumdur.
- 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 7.maddesinde tanımlanan görev ve yetki çerçevesinde Bakanlığımıza bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlaması çalışmaları, kıyı alanlarının düzenlenmesine dair iş ve işlemler ile bu alanlara ilişkin jeolojik ve jeoteknik etütleri yapmak, yaptırmak ve onaylamak, kıyı kenar çizgisini tespit etmek, onaylamak ve tescilini sağlamak görevi verilmiştir.
- Bütünleşik Kıyı Alanları Planı 14.06.2014 tarihli ve 29030 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan ‘Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’ne uygun olarak hazırlanmaktadır. Bu Yönetmelik ile Bütünleşik Kıyı Alanları Planı tanımı ve esasları betimlenmiş olup, bu planlar mekânsal planlama kademelenmesinde yer almayan, kıyı ve etkileşim alanına özgü stratejik yaklaşımla hazırlanan ve imar planlarını yönlendiren plan olarak tanımlanmıştır.

#### *Bütünleşik Kıyı Alanı Planının Diğer Mekânsal ve Sektörel Planlarla İlişkisi*

- BKAP kıyı alanlarındaki alt ölçekli plan kararlarını etkileyen ve mekânsal planlar kademelenmesinde yer almayan stratejik yaklaşımli bir plandır.
- Kıyı alanlarında mekânsal gelişme stratejilerinin belirlenmesi ve sektörel uyumun temin edilmesi çerçevesinde hazırlanmakta olup, üst ölçekli bir plan olma özelliği ile çevre düzeni planları, kıyı alanlarına ilişkin nazım ve uygulama imar planları dâhil tüm planlama ve uygulamalara girdi sağlamaktadır.
- BKAP kıyı kenar çizgisinin kıyı ve deniz tarafına ilişkin karar ve stratejiler üreterek sahil şeridi ve kara tarafına ilişkin getirdiği stratejilerle de ilgili idarelerin uygulamalarına yol gösterici bir plandır.
- BKAP, ulusal ve bölgesel düzeyde master planlar ve strateji belgelerine dayalı olarak kıyı ve etkileşim alanlarına ilişkin araştırma ve sentez çalışmaları ile ortaya çıkan bulgular, sektörel potansiyeller ve gelişme eğilimleri ile koruma ilkeleri, kara alanlarının mekânsal kullanımları gözetilerek kıyı alanlarının kullanımında koruma-kullanma dengesinin kurulmasına yönelik öncelik ve stratejileri kapsamaktadır.

- BKAP ile kıyı alanlarında yapılacak kıyı yapıları ve diğer düzenlemelere ilişkin planlama, yer seçimi, arazi tahsisi, uygulama, inşaat ve işletme izni, denetim ve izleme konularında yetkili kurum ve kuruluşlar, yerel yönetimler ve yatırımcıların uygulamaları için yol gösterici nitelikte stratejiler belirlenmekte olup, bu plandan ölçü alınamamakta, plan üzerinden doğrudan uygulama yapılamamaktadır.
- BKAP kapsamındaki kıyı alanlarında yapılacak her türlü plan teklifinin değerlendirilmesinde Yetkili idareler bu belgedeki stratejilere ve hükümlere göre işlem tesis edecektir.
- BKAP planlama alanında yapılacak düzenleme ve yatırımlara ilişkin bu plana uygun hazırlanacak imar planları onaylanmadan uygulamaya geçilememektedir.
- BKAP Plan Hükümleri uyarınca, planlama alanında yapılacak yeni yatırımlar veya mevcut kıyı tesislerinin kapasite artırımı gibi konularda ilgili tüm paydaşların (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, vb.) sürece katılımı sağlanırken, belirli kriterlere göre ilgili yasal düzenlemelere (3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili yönetmelikleri, 3194 sayılı İmar Kanunu ve Yönetmelikleri, 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2565 sayılı Askerî Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu, Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği, vb.) uygunluk koşulu aranmakta ve bu plana dayanak oluşturan ulusal ve bölgesel düzeydeki strateji belgeleri, master planlar gibi temel dokümanlara (Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı, Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, Yat Limanları Master Planı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi Raporu gibi) bakılmaktadır.

#### **2.2.4. Yabancı Ülkelerdeki Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlamasında Türkiye'ye Yönelik Çıkarımlar**

Kıyı alanlarının yönetimi her ülkenin ekonomisi ile ayrılmaz bir bütünlük göstermektedir. Gelişmekte olan ülkelerde kıyı alanları, turizm, besin üretimi ve temel endüstri açısından büyük ekonomik değere sahiptir. Gelişmiş ülkelerde ise kıyı genellikle ülke ekonomisinin lokomotifidir. Dünyada kıyı yönetimi alanında yapılan iki önemli çalışma şunlardır:

- Hollanda'da çok yoğun bir nüfusun, denizin zorla kendi yaşam alanlarına kadar girmesine karşı, kıyıyı seddelerle koruma çalışmaları, kıyı planlaması ve kıyı mühendisliğinin bileşik olarak uygulanmasının en önde gelen örneklerinden biridir.
- Amerika Birleşik Devletleri'nde tarihsel nedenlerden dolayı kıyıların askeri açıdan savunulması son derece önem taşıdığından Birleşik Devletler ordu mühendisleri uzun süredir kıyı kaynaklarının yönetimi konusunda da faaliyet göstermektedir.

Yabancı ülkelerde tekdüze, kolay anlaşılabilir bir Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi kurgusu ve pratiği bulunmamaktadır. Her ülke, temel ilkeler aynı olmak kaydı ile

farklı yaklaşım ve uygulamayı benimsemiştir. Uygulamaları ve konuları genellemek olanaklı değildir.

Türkiye ile AB ülkelerinde Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ile ilgili en büyük fark, AB üyesi ülkelerde kıyı alanları planlaması ve yönetimine yönelik yasal dayanak daha gelişmiştir. Avrupa Birliği'ne üye ülkeler kıyı alanları ile bütünsel yaklaşımı içeren ulusal stratejiler geliştirmişler veya geliştirmektedirler.

Avrupa ülkelerinde kıyı alanları yönetimi ve planlaması daha az sayıda kurumsal yapıda toplanmıştır. Kıyı alanları planlaması ve yönetiminde yönetim ilkeleri uygulanmaktadır.

Kıyı alanları yönetiminde, yerel yönetimlerin, yerel inisiyatiflerin, sivil toplum örgütlerinin plana ve yönetime katkısı aranmaktadır. Planlama ve yönetimde şeffaflık esastır. Özellikle yerel inisiyatifler planla getirilen kararları bilmekte ve katkı koymaktadırlar.

Planlamada dışarıdan hizmet alımı yaygındır ve pek çok disiplini içermektedir. Özellikle üniversiteler planlamaya teknik ve bilimsel katkı koymaktadır. Çevresel izleme planlamanın ayrılmaz bir parçası olup kurumsal yapıda planlama ile aynı bünyede yer almaktadır.

### **2.2.5. Türkiye'de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planlama Çalışmaları**

Türkiye'de Kıyı Alanları Planlaması konusunda önemli çalışmalar yapılmıştır. Bu planlama çalışmaları aşağıda kronolojik olarak sunulmaktadır. Bu bağlamda; Türkiye'nin planlama konusunda önemli deneyim ve bunlardan kazandığı birikimleri bulunmaktadır. Ülkesel Kalkınma Planlama 1960'larda başlamıştır. Bölge planlama deneyimleri de 1960 yıllarla tarihlenebilmektedir. Bunlar, metropoliten ve kent planlama ölçeğinde yapılan çalışmalar Türk Planlama dağarcığına çok şeyler katmıştır. Sektörel özel planlama yaygınlaşmaktadır. Bu süreç, mekânsal planlamada çok kurumlu bir yapıyı ve dağılan yetkileri ortaya çıkarmıştır.

Bu giderek karmaşıklaşan desen içinde; 1990'lı yılların başlarında çevre ve kıyı ile ilgili konuların gündeme gelmesiyle Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlaması da bir yaklaşım biçimi olarak gündeme gelmiştir. Bu gelişmenin aşamaları ve sonuçları aşağıda sunulmaktadır.

- a) 1990'lı yılların başından itibaren Ülkemizde Kıyı Kesimi Yönetimine ilişkin denenmiş bazı projeler bulunmaktadır. Bu projeler iyi niyetli çalışmalar olmakla beraber uygulama başarısı ve yaptırım güçleri konusunda yeterli bir veri bulunmamaktadır.
- b) Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi (KAY) Orta Doğu Teknik Üniversitesi bünyesinde kurulmuştur (1993).



- c) Kıyı alanları yönetimi konusunda Akdeniz Teknik Yardım Programı (METAP) kapsamında ülkemiz koşullarına uygun bir BKAY'a yönelik kurumsal yapının geliştirilmesi için danışmanlık raporu hazırlanmıştır.
- d) METAP raporundan esinlenerek "Kıyı Alanlarının Planlanması, Korunması ve Uygulamaların Denetlenmesi Hakkında Kanun" tasarısı hazırlanmıştır. (yasalaşamamıştır).
- e) Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü bünyesinde kurulan "Kıyı Envanter Şubesi", kıyı yasasının uygulanmasına ilişkin olarak envanter oluşturma ve kıyı kenar tespiti ile ilgili görevler yükümlenmiştir.
- f) Çevre Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü bünyesinde bir "Çevre ve Kıyı Yönetim Şubesi" kurulmuştur (1997).
- g) Kıyı Yönetimi ile ilgili konuları da kapsayan "Ulusal Çevre Eylem Planı" Devlet Planlama Teşkilatı'nca hazırlanmıştır (1999),
- h) Çevre Bakanlığı'nca hazırlanan Ulusal Gündem 21 Raporunda Kıyı Alanları Yöntemi ile ilgili öneriler geliştirilmiştir (2000).
- i) TÜBİTAK Deniz ve Denizaltı Kaynaklarından Yararlanma Teknolojileri Çalışma Grubu Bütünleşik Kıyı Yönetimi Alt Gurup hazırlanmıştır.
- j) Tüm dünya da görülen kıyı alanları ile ilgili bütünsel bir yönetim ve planlama yaklaşımı; son yıllarda ülkemiz planlama anlayışında göz önüne çıkmaya başlamıştır.
- k) Son yıllarda Türkiye'de kıyı alanları ile ilgili bütünsel yönetim ve planlama örnekleri mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından gerçekleştirilmiştir.
- l) Türkiye'de Bütünleşik Kıyı Yönetimi kavramı, 2011 tarihli 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 7(i) maddesinde geçmekte ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Müdürlüğü tarafından bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlaması çalışmaları yapılmasına dair bir hüküm bulunmaktadır. Ayrıca Kıyı Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Taslağı 10. Maddesinde her tür ölçekte Bütünleşik Kıyı Alanlarına dair planlar yapan, yaptıran ve re'sen onaylayan kurumun Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olduğu ifade edilmiştir.
- m) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı; kıyıların korunması ve kamu yararına kullanılmasına ilişkin olarak bu kanun ile belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde merkezde düzenleyici ve denetleyici tek yetkili kurumdur. Bakanlığımızca 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili mevzuatlar çerçevesinde kıyı alanlarında dolgu amaçlı imar planları çalışmaları yürütmekle birlikte, bu planların uygulanmasına ve kıyıların denetimine yönelik gerekli her türlü tedbiri almaktadır. Bunun yanı sıra Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri ile ilgili 4 Temmuz 2011 tarih ve 644 sayılı Kanun Hükmünde Kararname çerçevesinde Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü, bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlaması çalışmaları, kıyı alanlarının düzenlenmesine dair iş ve işlemler ile bu alanlara ilişkin jeolojik ve jeoteknik etütleri yapmak, yaptırmak ve onaylamak, kıyı kenar çizgisini tespit etmek, onaylamak ve tescilini sağlamakla yükümlüdür. Mevzuat gereği mevzuat hükümlerine uygun olarak yürüttüğü bu çalışmalara uygun olarak, ülkemizdeki kıyı planlama ve uygulama çalışmalarına yeni bir yaklaşım getirmek, kıyı alanlarının

uyumlu ve dengeli bir şekilde korunarak kullanımını teşvik etmek üzere noktasal kararlar yerine üst ölçekten bakarak tüm sektörleri dikkate alan bütüncül politika ve karar alma sürecinin geliştirilmesi amacıyla Bakanlık tarafından Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planları çalışmaları yürütülmektedir.

- n) 2009 yılında yapılan İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi, 2011 yılında onaylanan Samsun Bütünleşik Kıyı Alanları Strateji Belgesi, 2011 yılında yapılan Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi, 2010 yılında yapılan Sinop Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi, 2011 yılında yapılan Artvin-Rize İlleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi, 2012 yılında yapılan Van ve Erçek Gölleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi ve 2012 yılında yapılan İzmir Bütünleşik Kıyı Alanları Projesi ve 2014 yılında onaylanan İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı olmak üzere; 8 bölgede bu yaklaşımda planlar üretilmiştir.
- o) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından; İskenderun Körfezi, İzmit Körfezi, Samsun, Antalya, Sinop, Artvin, Rize ve İzmir Kıyı Kesimi'nde yaptırılan planlama faaliyetlerinde güncel BKAY yaklaşımı çerçevesinde değerlendirmeler yapılmıştır. Bu projelerde; ülkemizdeki kıyı planlamasına ilişkin yasal ve yönetsel araçlar, kurumların görev ve sorumlulukları, daha önceden yapılmış planlar ve alınan kararlar, proje alanı ile ilgili mevcut fiziksel durum ve envanter irdelenmiştir.
- p) Çalışmalarda yabancı ülke örnekleri değerlendirilerek bu ülkelerin kıyı bölgesindeki planlama yaklaşımı, stratejileri, kurumsal yapılanması, karar alma mekanizmaları ve uygulama yöntemleri araştırılmış; Türkiye için çıkarımlar yapılmıştır. Plan hazırlanma sürecinde BKAY felsefesine uygun olarak ilgili kamu kurumları, STK'lar, yerel yönetimler, üniversiteler, yatırımcı ve işletmeciler vb. ile görüş alışverişinde bulunularak şeffaf bir süreç izlenmiştir. Toplanan verilerin değerlendirilmesi ve alınan kararlar hakkında bilgilendirme için ilgili kişi ve kurumların katılımının sağlandığı toplantılar düzenlenmiştir. Hazırlanan bu projelerin uygulanabilirliğini arttırmak için mevcut yasal mevzuata göre ve yeni yasal düzenlemeler yapılabileceği göz önüne alınarak alternatif yönetim ve uygulama modelleri belirlenmiştir.
- q) Bütünleşik Kıyı Alanları Planları yerel beklenti ve talepleri yönlendiren, kıyı alanlarındaki çakışan yetki alanlarını düzenleyen ve yatırım süreçlerini hızlandıran, kıyıdaki paydaşlar arasındaki anlaşmazlıkları çözen ve çevre sağlığı ile ekonomik gelişme arasındaki dengeyi kurmaya çalışan bir plandır. Bu plan mekânsal planları yönlendiren ve yereldeki planlara yol gösteren bir içerikte hazırlanmaktadır. Ayrıca bu planlar uluslararası yükümlülüklerimizi karşılayan, yerel beklenti ve talepleri yönlendiren, kıyı alanlarındaki çakışan yetki alanlarını düzenleyen ve yatırım süreçlerini hızlandıran, kıyıdaki paydaşlar arasındaki anlaşmazlıkları çözen ve çevre sağlığı ile ekonomik gelişme arasındaki dengeyi kurmaya çalışan bir araç olacaktır.
- r) Bütünleşik Kıyı Alanları Planları ile Çevre Düzeni Planları da dâhil, kıyı alanlarına ilişkin tüm planlama ve uygulamalara girdi sağlanacak, kıyı kenar çizgisinin kıyı ve deniz tarafına ilişkin karar ve stratejiler üreterek ilgili idareleri bağlayıcı, sahil

şeridi ve kara tarafına ilişkin getirdiği stratejilerle de ilgili idarelerin uygulamalarına yol gösterici bir plan olacaktır.

- s) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu planlama çalışmaları sonucunda Kıyı Veri Envanterinin oluşturulması, kara ve su ekosistemlerinin korunması, çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması, arazi kullanım planları için stratejik çerçeve oluşturulması, kıyı yatırımları ile ilgili karar verme sürecinin geliştirilmesi ve hızlandırılması, kıyı yönetimi modeli ve izleme sisteminin oluşturulmasını hedeflemektedir.

### **2.2.6. BKAY Kapsamında Türkiye'nin Uluslararası Yükümlülükleri**

Türkiye; ekonomik gelişme ve çevre koruma arasındaki dengeyi sağlamayı ve bunu gerçekleştirmek için gerekli araçları/düzenlemeleri dikkate alan, sürdürülebilir gelişmeyi amaçlayan birtakım politikaları benimsemiş/kabul etmiştir.

Bu çerçevede, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesinin kurulması önemli bir adım olmuştur. Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, 1990 yılında başlatılan yoğun çabalar sonrasında 1993 yılı Ocak ayında kurulmuştur. 1997 yılında başlatılan Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları Ulusal Konferansları ve diğer etkinliklerle Milli Komite ülkemizde kıyı ve deniz araştırmalarının, bütünlük kıyı yönetimi bilincinin ve becerisinin gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. Ancak 2007 yılı Eylül ayından sonra Milli Komite çalışmaları sekteye uğramış, yönetmelik değişikliği çabalarından sonuç alınamamış ve Milli Komite çalışamaz duruma gelmiştir. Milli Komitenin yeniden faal hale getirilmesi yerinde bir karar olacaktır.

Konuyla ilgili olarak Dünya Bankası'na birkaç proje önerisi sunulmuş; bunlar, uygulama açısından ve Bütünlük Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) metodolojileriyle uyum açısından uygun görülmüştür.

Türkiye'de bütünlük kıyı alanları yönetimi konusunda en kapsamlı program Ulusal Çevre Eylem Planı'nda (UÇEP) yer almıştır. UÇEP'de Çevre Yönetimi için Sektörel Eylem Seçenekleri bölümünde "Denizlerin, Kıyı Alanlarının ve Diğer Duyarlı Ortamların Yönetimine Yönelik Eylemler" politikalar, örgütlenme, yasal düzenlemeler, ekonomik ve mali tedbirler, eğitim-öğretim, katılım, teknikler ve Ar-Ge eylem alanlarında, 43 eylem sıralanmıştır. UÇEP'in belirlediği proje konularından biri "Kıyı Alanları Yönetiminin Geliştirilmesi" olup, projenin kapsamı şu şekilde belirlenmiştir: "Türkiye'nin deniz, göl ve akarsu kıyılarındaki çevresel sorunların nitelikleri ile boyutlarının ve kaynaklarının belirlenerek; bu sorunların önlenmesi ve çözülmesi ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgili kurum ve kuruluşların yetki ve sorumluluklarının, çalışmaları sırasında yararlandıkları personel ve araç-gereç donanımları ile karşılaştıkları kısıtların, ilgili yasal düzenlemelerin, yürütülen program ve projelerin kapsamının belirlenmesi; kıyılardan farklı biçim ve düzeylerde yararlanan kesimlerin temsilcilerinin karar süreçlerine katılabildiği demokratik yönetim modellerinin geliştirilmesi; bu yönetim modelinin yaşama geçirilmesi için gerekli yasal düzenlemelerin hazırlanması; kıyı yönetim eylem planlarının ve programlarının hazırlanması ve uygulanmasıdır.

BM Çevre Programı'nın (UNEP) 1974 yılında kurduğu "Bölgesel Denizler Programı" kapsamında Akdeniz'in korunmasını öncelikli hedefleri arasına dâhil etmesi kararı, Akdeniz'e kıyıdaş ülkelerin ve AB'nin katılımıyla, Akdeniz Eylem Planı'nın (MAP / AEP) 1975 yılında oluşturulmasıyla sonuçlanmıştır. MAP çerçevesinde yürütülecek olan faaliyetlerin hukuki dayanağını oluşturmak üzere hazırlanan "**Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi**" (**Barselona Sözleşmesi**) 1976'da Barselona'da kabul edilmiş; 1978 yılında ise yürürlüğe girmiştir.

Barselona Sözleşmesi;1992 yılında Rio de Janeiro'da yapılan BM Çevre ve Kalkınma Zirvesinde alınan kararların ruhuna uygun olarak 1995 yılında, deniz çevresinin yanı sıra kıyı alanlarını da kapsayacak biçimde genişletilmiş; ayrıca, sürdürülebilir kalkınma hedefi, halkın katılımı, çevresel etki değerlendirmesi gibi unsurlar getirilmiştir. Bu çerçevede, yenilenen sözleşme'nin adı "**Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi**" olarak değiştirilmiş olup, 2004 yılında yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz, yeniden düzenlenen Barselona Sözleşmesi'ni 2002 yılında onaylamıştır. Sözleşmeye 21 ülke ve AB taraftır.

Barselona Sözleşmesi'ne ait 7 adet protokol bulunmaktadır. Bunlar;

- Akdeniz'de Gemilerden ve Uçaklardan Boşaltma veya Denizde Yakmadan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Ortadan Kaldırılması Protokolü,
- Akdeniz'de Tehlikeli Atıkların Sınır ötesi Hareketleri ve Bertarafından Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü,
- Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan ve Faaliyetlerinden Dolayı Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü,
- Olağanüstü Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol;
- Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe İlişkin Protokol,
- Akdeniz'de Kıta Sahaneliği ve Deniz Dibinin Keşfi ve İşletilmesinden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü'dür.
- Akdeniz'de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Protokolü,

Ülkemiz, Barselona Sözleşmesi Akdeniz Eylem Planı (AEP) (Birleşmiş Milletler Çevre Programı–UNEP) üyesi 21 ülkeden biridir. Bu çerçevede, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğüne AEP Bölgesel Faaliyet Merkezleri'nden olan ve kıyı alanları entegre yönetimi üzerine çalışan Öncelikli Eylem Programı Faaliyet Merkezi (PAP/RAC) odak noktalığı yürütülmekte olup, yıllık raporlama yapılmakta, ilgili toplantılara katılım sağlanmaktadır.

Bu çerçevede yine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğünce Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Danışma Grubu Ulusal Odak Noktalığı yürütülmekte olup, yıllık raporlama yapılmakta, yıllık toplantılara düzenli olarak katılım sağlanmaktadır. Ülkemiz ayrıca, Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması (Bükreş) Sözleşmesi'ne taraftır.

Ülkemizin de imzaladığı Barselona Sözleşmesi – Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi – 7 Adet Ek Protokolün sonuncusu olan ve Ülkemizin henüz taraf olmadığı Akdeniz'de Entegre Kıyı Alanları Yönetimi Protokolü'ne (ICZM) taraf olmak için hazırlıklar devam etmektedir.

## **2.3. Uluslararası Deniz Hukuku ve Deniz Yetki Alanları**

### **2.3.1. Deniz Hukukunun Gelişim Süreci ve Kaynakları**

Deniz hukuku; deniz alanlarının hukuki rejimini, çeşitli kullanımlarını ve denizdeki gemilerin seyrüseferini düzenleyen kuralların bütünü olarak tanımlanır.

Deniz hukuku kuralları 19 yy. ortalarına kadar yüzyıllar boyu örf ve adet hukuku biçiminde gelişmiştir. Uluslararası deniz hukukunun temeli de esasen bu örf adetlerle oluşan teamüllere ve bunlarla şekillenen teamül hukukuna dayanır. Ancak, endüstrileşme ile birlikte artan hammadde ihtiyacını karşılamak için ülkelerin kara alanları dışında deniz alanlarında da yeni kaynak arama çaba ve girişimleri, teamüllere dayanan deniz hukuku kurallarının derlenip toparlanmasına yönelik girişimleri başlatmıştır. Bununla birlikte, 20. yüzyılda deniz hukukunun gelişimi ve teamül kurallarının yazılı hale getirilmesi bakımından Birleşmiş Milletler Teşkilatının şemsiyesi altında düzenlenen Deniz Hukuku Konferansları büyük önem taşımaktadır. Zira bu konferanslarda, deniz hukukunun temel konuları enine boyuna görüşülmüş ve günümüz Uluslararası Deniz Hukuku kuralları şekillenmiştir.

Deniz Hukuku Konferanslarının birincisi 24 Şubat - 28 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de toplanmıştır. Birinci Deniz Hukuku Konferansı sonunda deniz hukukunun temel konularına ilişkin olarak dört temel antlaşma (Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahaneliği Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme) ve bir de ek protokol kabul edilmiştir. 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri denizlerle ilgili hukuku uluslararası arenada ilk defa yazılı olarak ortaya koyan metindir. Ancak, global ölçekte yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmelerle birlikte açık deniz alanlarının altına isabet eden deniz yatağı ve toprak altının hukuksal statüsüne yönelik yeni iddialar ve 1960'ların ikinci yarısından itibaren, uluslar arası deniz hukukunun çeşitli yönlerine ilişkin ortaya çıkan belirsizlik, uyumsuzluklar ve düzensizlik ortamı deniz hukukunun kodifikasyonuna yönelik girişimleri devam ettirmiştir.

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi sonrasında yeni bir deniz hukuku sözleşmesinin oluşturulması ihtiyacını ortaya çıkaran nedenler şöyle sıralanabilir:

➤Ülkelerin doğal kaynaklara olan ihtiyaçlarının artması,

- Karasal kaynakların yetersiz kalmaya başlaması,
- Teknolojik gelişmelerin deniz dibi ve toprak altındaki kaynakların kullanılmasına ve işletilmesine olanak sağlaması, bu alanların bakır, manganez, kobalt ve nikel içeren maden yumruları ve hidrokarbürler bakımından çok zengin olduklarının ortaya çıkması,
- Denizde trafiğin ve balıkçılığın giderek yoğunlaşması,
- Bağımsızlığına yeni kavuşmuş devletlerin eski kuralları tanımak istememeleri ve ülkelerini denizler yönünde genişletmeyi arzu etmeleri,
- Deniz zenginliklerinin gelişmiş devletlerce yağmalanmasının önlenmesi ve canlı kaynakların tükenmesinin önüne geçilmesi isteği,
- Devletlerin denizler üzerinde giderek artan iddialarını kurallara bağlamak arzusu,
- Deniz kirlenmesinin önlenmesi veya azaltılmasının sağlanmak istenmesi,
- Kıta sahanlığının dış sınırına ilişkin kriterlerin hızla gelişen teknoloji karşısında anlamını yitirmesi ve bu kriterlerin değiştirilmesine yönelik itirazlar,
- Takımda devletlerine ait deniz alanlarının belirlenmesi,
- Zararsız geçişin tanımlanması ve karasularının genişliğinin belirlenmesi ihtiyacı,
- Bilimsel araştırma faaliyetlerinin tabi olacağı hukuksal rejimin belirlenmesi isteğidir.

Tüm bu gelişmeler etkisinde Deniz Hukuku Konferanslarının ikincisi 1960 yılında, Cenevre’de toplanmış ancak toplanma nedenlerine (kara sularının genişliği konusunun karara bağlanması gibi) cevap oluşturacak herhangi bir sonuç elde edilemeden başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 1973-1982 yılları arasında gerçekleştirilen BM Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ise, deniz hukuku gelişiminde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilen **Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin (BM-DHS)** kabulü ile sonuçlanmıştır. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, deniz hukukuna ilişkin yüzü aşkın konunun, önceden hazırlanmış bir sözleşme metni olmaksızın müzakere edildiği, geniş kapsamlı ve bir hayli uzun bir süreç olmuştur. Bu süreçte hem deniz hukukunun mevcut kurumları yeniden gözden geçirilmiş hem de daha önce hukuksal bir düzenlemenin konusu olmayan yeni kavram ve ilkeler müzakereye açılarak, deniz hukukunda kapsamlı bir reform anlamına gelecek bir çalışma gerçekleştirilmiştir. 157 devletten 3000’e yakın delege katılımı ile üç ayrı komite şeklinde yürütülen çalışmalar 9 yıl sürmüş ve bu süre zarfında değişik merkezlerde yapılan 11 ayrı dönem toplantısında gerçekleştirilen müzakereler sonucunda, 320 madde ve 9 ekten oluşan nihai sözleşme metni 10 Aralık 1982 yılında Montego Bay’de (Jamaika’da) kabul edilmiştir. Deniz hukukunu düzenleyen en kapsamlı metin olan bu sözleşmeye “Denizler Anayasası” da denilmektedir.

İçerisinde ABD’nin de yer aldığı birçok sanayileşmiş ülke; sözleşmenin, derin deniz madenciliğinin pratikte gelişimine engel olduğunu düşünerek 1982 yılında imzalanan bu sözleşmeye taraf olmamıştır. Uzun süren müzakereler sonrasında sözleşmenin XI. Bölümü (derin deniz alanlarında madencilik prospeksiyon, arama ve işletme faaliyetlerini düzenleyen bölüm) 28 Temmuz 1994 tarihinde BM Genel Kurulunda kabul edilmiş; kısaca

*Uygulama Antlaşması* olarak anılan “BM-DHS’nin XI. Bölümünün Uygulanmasına İlişkin Antlaşma” sonrasında sözleşme, nihayet 16 Kasım 1994 yılında yürürlüğe girebilmiştir.

BM-DHS, uluslararası hukukun deniz hukuku alanındaki düzenlemelerini tek bir metin altında birleştirmesinin yanı sıra pek çok yenilikler getirmesi ile dikkat çekmektedir. BM-DHS’nin amacı denizlerde ve okyanuslardaki bilimsel, ticari ve ekonomik faaliyetleri kontrol etmek ve gerekli sınırlandırmaları düzenlemek ve aynı zamanda deniz ve deniz çevresi ile ilgili izlemeleri yaparak bu alanların korunmasını sağlamaktır. Günümüzde, okyanuslar ve deniz hukuku ile ilgili tüm faaliyetlerin BM-DHS kurallarına uygun olması gerektiği dünya çapında kabul görmüştür.

Günümüzde sözleşmeye taraf olan ülke sayısı 166, antlaşmaya taraf olan ülke sayısı ise 146’dır. Ancak, aralarında ABD, Kolombiya, İsrail, Peru, Venezüella ve Türkiye gibi ülkelerin yer aldığı yaklaşık 30 ülke, çeşitli nedenlerle söz konusu sözleşmeye henüz taraf değildir.

Uluslararası Deniz Hukukunun kaynakları şöyle sıralanabilir: Uluslararası antlaşmalar, uluslararası teamüller ve hukukun genel ilkeleri Uluslararası Deniz Hukukunun *asli kaynakları*; uluslararası içtihatlar ve doktrin ise *yardımcı kaynakları* olarak sayılmaktadır. *Juscogens* olarak ifade edilen uluslararası kamu düzeni kuralları da bu kaynaklar arasındadır.

### **2.3.2. Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar**

Coğrafi ve fiziki bakımdan bir bütünlük arz eden denizler, hukuki bakımdan deniz tabanları, nitelikleri ve tâbi oldukları rejimler itibariyle çeşitli alanlara bölünmüştür. Deniz alanları temelde iki ana gruba ayrılmaktadır:

- Ulusal yetkiye tâbi deniz kesimi ve
- Ulusal yetki alanlarının ötesindeki deniz kesimidir.

Denizlerin hukuki rejiminin gösterdiği farklılıklara göre, denizlerdeki muhtelif alanlar aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir:

- 1 - Ulusal sınırlar içinde kalanlar (iç sular, kara suları, takımada suları ve belli ölçülerde uluslararası boğazlar),
- 2 - Ulusal sınırlar dışında, kıyı devletinin ilanı ile belirli işlevsel münhasır yetkileri olan yerler (bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, münhasır balıkçılık alanları). Kıta sahanlığı ise ilana bağlı olarak oluşmayıp, ulusal sınırların dışına da uzanan geniş bir bölümü içerir.
- 3-Hiçbir devletin yetkisinde bulunmayıp herkesin serbestçe girip yararlanabileceği açık deniz ise ayrı bir alandır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi deniz bölgelerinin oluşturulmasını ve sınırlarının çizilmesini belirleyen genel çerçeveyi oluşturarak, deniz alanlarını ve onların hukuki rejimlerini de tanımlar.

Deniz alanları ile ilgili bazı kavramlar aşağıda verilmiş ve üzerinde kısaca durulmuştur (Bkz. Şekil 2 ve Şekil 3).

### **Esas Hat (Esas çizgi):**

Uluslararası deniz hukuku devletin deniz ülkesi için ayrı hukuki rejimlere tabi tuttuğu deniz alanlarının sınırlarının ve genişliğinin belirlenmesini gerektirir. Bu bağlamda, devletin deniz ülkesinin tanımlanması ve belirlenmesinde en önemli ölçüt, *esas hat* olarak adlandırılan kıyı çizgisidir. Deniz hukukunda esas hat (baseline) devletin yetkisine tabi olan deniz alanlarının ölçülmeye başlandığı hattır. İç sular rejiminin geçerli olduğu deniz kesimi ile kara suları rejimini ve diğer deniz alanlarını ayıran sınır, kara alanlarının iç sınırı olan esas hattır (kıyı çizgisi). Farklı hukuki rejimlerin geçerli olacağı deniz alanlarının ve sınırlarının tespiti için esas hattın belirlenmesinde 2 yöntem kullanılır:

1. Normal esas hat; suların en alçak olduğu zamandaki coğrafi kıyı çizgisine eşittir.
2. Düz esas hat; kıyı fazla girintili ve parçalanmış ise veya kıyının hemen yakınında adalar, sığılıklar veya kayalıklar bulunuyor ise, bu tür kıyılarda iç sınır kıyının uygun uç noktalarını birleştiren düz hatlar esas alınarak belirlenmektedir.

1958 Cenevre Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 3. ve 4. Maddeleri ile 1982 BM-DHS'nin 5. ve 7. Maddelerinde kara sularının genişliğini ölçmeye yarayan hattın sahil boyunca uzayan *en düşük cezir hattı* (suların en alçak olduğu zamandaki coğrafi kıyı çizgisi) olduğu; girintili çıkıntılı sahillerde veya kıyının yakınında adalar, sığılıklar, kayalar mevcut ise *düz esas hat* yöntemi uygulanacağı belirtilmektedir. Devletlerin egemen haklara sahip olduğu *deniz ülkesi* ise, esas hatla kara ülkesi arasında kalan iç sular ve bu hattın ötesine uzanan kara sularından oluşur.

### **İç Sular:**

İç suları tanım olarak; kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattın kara tarafında kalan deniz alanlarıdır. İç sular, kara sularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimidir.

İç sular, kıyı devletinin kara ülkesine en yakın sularını teşkil eder ve kıyı devletinin bir parçası olarak kabul edilir. İç suların dış sınırı, kara sularının genişliğinin ölçüldüğü esas hatlardır. Koylar, körfezler, limanlar, kapalı denizler ve iç denizler ile düz esas hatların gerisinde kalan sular iç suları teşkil eder.

Kıyı devletinin bir parçası olarak kabul edilen iç sular, uluslararası hukukun getirdiği birtakım sınırlamalara tabi olmaksızın, kıyı devletinin yasama, yürütme ve yargı yetkilerini kullanabileceği mutlak egemenlik sahası anlamına gelmektedir. Bu nedenle BM-DHS'nde, iç suların hukuki rejimiyle ilgili ayrıntılı düzenlemelere yer verilmemiştir.

İç sular devletin mutlak egemenliğine tabi olmakla birlikte, deniz alanlarının ve özellikle bunlar üzerinde gerçekleştirilen deniz taşımacılığı gibi bazı faaliyetlerin özelliği gereği yabancı bayraklı gemilerin giriş ve çıkış yapmak zorunda oldukları alanlardır. Dolayısıyla iç sularda geçerli olan mutlak devlet egemenliğinin uluslararası teamül hukuku veya uluslararası antlaşmalar yoluyla sınırlandırılması mümkündür.

### **Kara Suları:**

Kara suları, devletin kara ülkesi veya iç sularının dış sınırından itibaren açık denize doğru, devletin kendi milli mevzuatına dayanarak milletlerarası hukukun kabul ettiği belirli bir genişlikteki deniz alanıdır. Bir başka deyişle kara suları, devletin sahilleri veya iç sularının dış sınırı (normal esas çizgi veya düz esas çizgi) ile açık deniz arasında belirli



genişlikteki bir deniz alanını ifade eder. Dolayısıyla kara suları kavramı coğrafi bir kavram olmaktan çok hukuki bir kavramdır. Kara suları, iç sularla birlikte devletin deniz ülkesini oluşturur.

Kara sularının genişliği meselesi, milletlerarası hukukun en çok uğraştığı konulardan birisidir. Kara sularının genişliği meselesi ile ilgili geniş çaplı bir konvansiyonda ilk düzenleme III. Deniz Hukuku Konferansı sonucunda 1982 yılında imzalanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yapılmıştır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 2. Maddesine göre *karasuları*; kara ülkesinin ve iç sularının ve bir takımada devleti olması halinde takımada sularının ötesinde kıyısına bitişik ve kara suları olarak tarif edilen bir deniz kuşağını kapsar. Sözleşmenin 3.Maddesinde her devletin kara sularının genişliğini tespit etme hakkına sahip olduğu belirtilirken, bu alanın tespit edilen esas hatlardan itibaren *12 deniz milini aşmayan genişlikte* olması gerektiği öngörülmüştür.

1982 BM-DHS'ne göre kara sularının hukuki statüsü gereğince kıyı devleti, bu sulara ve üzerindeki hava sahasında geniş yetkilerle donatılmıştır. Kıyı devletinin kara sularında egemenliği kara suların deniz yatağını ve toprak altını ve aynı zamanda üzerindeki hava sahasını da kapsar. Kıyı devleti kara sularına sahip olmakla bu yetkisini ilana tabi olmaksızın kullanabildiği belirtilmektedir.

Kara suları; devletin egemenliğine tabi deniz alanları içerisinde yer almakla birlikte, açık denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde deniz seyrüseferlerinin kesintisiz gerçekleştirilebilmesi için kıyı devletinin bu alanlardaki yetkilerine birtakım sınırlar getirilmiştir. Bu sınırlamalardan en önemlisi "*zararsız geçiş*" hakkıdır. BM-DHS'nin 17. Maddesine göre sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermeden kara sularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar. Ayrıca, sahildar devletin gemiler üzerindeki yargılama hakkında da bazı kısıtlamalar yapılmıştır. Milletlerarası hukukun getirdiği bu kısıtlamalar dışında sahildar devletin egemenliği tamdır.

### **Bitişik Bölge:**

Bitişik bölge tanım olarak, kara sularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı konularda yetkilerini kullandığı açık deniz alanını ifade eder. 1958 Cenevre Konferansı'nda, Kara suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24. Maddesinde bitişik bölgeye dair bir sınır da getirilmek suretiyle düzenleme yapılmıştır. 1982 BM-DHS ile (bkz. 33. Madde), 1958 Sözleşmesi'nden farklı olarak yine kara sularının iç sınırından başlayarak *genişliği 24 mile* çıkarılmıştır. Belirli bir bitişik bölgenin gerçek genişliği bitişik bölge genişliğinden kara suları genişliği çıktıktan sonra kalan alanı temsil etmektedir. Bitişik bölge tanımının geçmişi incelendiğinde; tanımın ortaya çıkışının kara sularının dar olduğu döneme uzandığı görülür. Böyle bir bölgenin ihdas edilme ihtiyacı, kara sularının 3 mil olarak uygulandığı dönemlerde devletlerin bazı çıkarlarını yeterince koruyamadığı gerçeğine dayandırılmaktadır. Yani, bitişik bölgenin doğması, sahildar devletlerin menfaatlerini onların milli hukukları ve düzenlemelerine karşı azami şekilde koruma ve açık denizlerin serbestiyetinin devamını sağlama ihtiyaçlarından kaynaklanmıştır.

## **Kıta Sahanlığı:**

Coğrafi anlamda kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında süren doğal uzantısı olarak tanımlanır. Diğer bir deyişle, komşu karanın deniz altında uzanışı gibi görünen, karaların kenarında, kıyıdan açığa doğru eğimin belli şekilde arttığı yere kadar uzanan, az eğimli sığ denizlere sahip saha coğrafi anlamda kıta sahanlığı alanıdır. Kara ülkesi ile okyanus arasında yukarıdan aşağıya doğru jeolojik anlamda kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta yüksekliği unsurları yer almaktadır.

Hukuki anlamda kıta sahanlığı ise, kıyı devletinin, kara sularının ötesinde fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanı olarak tanımlanmaktadır. Hukuki kavram olarak, kara sularının ötesinde başlayıp belirli bir uzaklık ve derinliğe kadar giden deniz tabanı ve toprak altını belirtmektedir. Coğrafi anlamda kıta sahanlığı, hukuki anlamdaki kıta sahanlığının sadece bir bölümünü oluşturmaktadır. Hukuki açıdan bu kavram; coğrafi anlamdaki kıta sahanlığını, kıta yamacını ve kıta yükseliminin tümünü içermektedir. Bu nedenle coğrafi açıdan kıta sahanlığı, hukuki anlamda kıta sahanlığı ile karıştırılmamalıdır.

Kıta sahanlığı bölgesi genel olarak, doğal kaynakların aranması ve işletilmesi konusunda kıyı devletinin sınırlı egemenliğine tabi, güvenlik, ulaşım ve canlı kaynaklardan yararlanma açısından üzerindeki su kütlesi açık deniz statüsüne sahip, kıtaların kıyı çizgisi ile deniz dibine inen doğal uzantısı olarak ifade edilmektedir.

Kıta sahanlığı 1945 yılında ABD Başkanı Truman'ın yayınladığı bir bildiri ve onu takiben imzalanan uluslararası sözleşmeler ile hukuki kimlik kazanmış, uygulanan uluslararası hukuk kuralları ve bu konuda ortaya çıkan uyuşmazlıklara ilişkin uluslararası yargı kararları ile şekillenmiştir. Kıta sahanlığı kavramının uluslararası hukuk içine girmesi ile denizlere kıyısı bulunan bütün devletler sadece ülkelerini genişletmekle kalmıyor, o denizlerde bulunan bütün kaynakları kendileriyle sınırlandırmış bulunuyorlardı.

1958 Cenevre DHS ile kıta sahanlığının dış sınırının saptanmasında “200 metre derinlik” ölçütünün yanında, büyük tartışmalara neden olan “işletilebilme” ölçütünü de (doğal kaynakların işletilmesi olanağının bulunduğu derinlik ölçütü) getirmiştir. (Burada önemli olan, kıyı devletinin işletilebilme olanağının olması değil, anılan bölgenin işletilebilme olanağının bulunmasıdır). Bu durum karşısında, hukuki bakımdan kıta sahanlığı kavramının coğrafi anlamda kıta sahanlığı kavramını aştığı kabul edilir.

Kıta sahanlığı kavramı 1982 BM-DHS ile yeniden düzenlenmiştir. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde olduğu gibi kıta sahanlığının coğrafi ve jeolojik anlamından ayrılan bir tanıma sahip olmuştur. Hukuki bir kavram olarak *kıta sahanlığı*, BM-DHS'nin 76. Maddesinde şu şekilde tanımlanmıştır:

*“Bir kıyı devletinin kıta sahanlığı, kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca kara sularının ötesinde kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan veya kıta kenarının dış sınırının (200 mile kadar uzanmadığı) yerlerde, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar uzanan su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsar. Kıta kenarı, kıyı devletinin kara kütesinin su altında kalan uzantısını kapsar ve kıta*

*sahanlığının, kıta yamacının ve kıta yükseliminin deniz yatağı ve toprak altından ibarettir. Kıta kenarı, okyanus sırtına sahip olan okyanus tabanı ile toprak altını kapsamaz.”*

Kıta sahanlığı dış sınırını belirleyen kıta dış eşiği kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanması durumunda 76. Maddenin 4. ve 6. Paragraflarında belirtilen esaslar ile sınırlandırılmıştır.

Görüldüğü üzere 76. Madde, mevcut kıta sahanlığı tarifini değiştirmiş, ayrıca kıta sahanlığının bir devlet ülkesinin “doğal uzantısı” olduğunu belirterek, ilke olarak kıta kenarının uç noktasına kadar devam edeceğini kabul etmiştir. Bu durumda, hukuki kıta sahanlığı kavramı coğrafi anlamdaki kıta sahanlığı (kıta şelfi) ile kıta yamacı ve kıta yamacı eteğinin tümünü içeren bir kavram haline gelmiştir. Yine Sözleşme’nin bu maddesine göre, kıta uzantısının 200 milden dar olduğu kıyılarda, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mil genişlikteki deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altı da kıta sahanlığıdır. Bu, hukuki anlamda kıta sahanlığı kavramının, kıta kenarının yeterli genişlikte olmadığı durumlarda, okyanus tabanının bir bölümünü de içerebileceğini göstermektedir. Böylece, kıta sahanlığı üzerinde hak tesis etmeyi doğal uzantı esasına dayandıran ilke değişikliğe uğramıştır.

Coğrafi kıta sahanlığı ortalama 130 metre derinliğe inmektedir. Ancak 600 m derinliğe kadar inen yerler de vardır. Genişliği ortalama 7 km olup, Sibiry’a’nın kuzeyinde olduğu gibi 700 km ye kadar çikabilmektedir.

### **Münhasır Ekonomik Bölge (MEB):**

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) kavramı, 1960 Konferansından sonra gelişmiş ve 1982 BM-DHS’nde yazılı ve pozitif düzenlemeye kavuşmasından önce örf ve adet kuralı olarak uygulanmıştır. 1982 BM-DHS’nde *münhasır ekonomik bölge* (MEB), kıyı devletine kara sularının ölçülmeye başlandığı hattan itibaren 200 mil genişlikteki deniz alanında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan deniz alanı olarak tanımlanır. MEB özel hukuki rejime tabidir; kıyı devletinin hak ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri BM-DHS’nin ilgili maddeleriyle düzenlenmiş olup, 55’ten 60’a kadar olan maddelerinde açıklanmıştır.

Söz konusu bölgede gerek deniz yatağı altında, gerekse içerisinde su yüzeyi toprak altı ve üstü canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, muhafazası, işletilmesi, korunması ve idaresine ilişkin kıyı devletine önemli ekonomik haklar ve yetkiler veren bir kavramdır. Bu alan kıyı devletinin mutlak egemenliği altında bir alan olmayıp, kıyı devletine sadece doğal kaynaklar üzerinde münhasır yetkiler tanıyan bir deniz alanıdır. Bu hukuksal statü diğer devletlerin bu alanı diğer konularda serbestçe kullanmaya devam edebilecekleri anlamına gelir. Diğer bir ifade ile doğal kaynaklar dışında münhasır ekonomik bölge, açık denizlerin sağladığı neredeyse bütün hakları diğer devletlere sağlamaktadır. Nitekim BM-DHS’nin “Münhasır Ekonomik Bölgede Diğer Devletlerin Hakları ve Yükümlülükleri” başlıklı 58. Maddesine göre diğer devletler, bu alandaki deniz ulaşımına, bu alan üzerindeki hava ulaşımına, telekomünikasyon kabloları veya enerji nakil boruları döşemeye, bilimsel araştırmalar yapmaya ve devletler hukuku açısından kabul edilen diğer faaliyetlere ilişkin hakları kullanmaya devam edebilirler.

Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede ekonomik nitelikli haklar dışında üç ana konuda idari ve yargı yetkisine sahiptir. Bu konular; her türlü tesis, araç ve yapay adaların

bu alana yerleştirilmesi ve kullanılması, deniz bilimsel araştırmaları ile deniz çevresinin korunması ve düzenlenmesidir.

MEB kavramının ortaya çıkışı, uluslar arası deniz hukuku bakımından çok önemli bir gelişme olarak görülmektedir. Çünkü devletlerin büyük oranda artan egemenlik iddialarını bir ölçüde durdurabilecek aynı zamanda da denizcilik açısından gelişmiş ve gelişmemiş devletler arasında bir denge kurulmasını sağlayacak bir araç olduğu belirtilmektedir. MEB kavramının ortaya çıkışında Latin Amerika Devletleri'nin iddiaları ve uygulamaları etkili olmuştur.

Münhasır Ekonomik Bölge kavramı daha çok ekonomik ve hukuksal bir anlama sahiptir. Kıta sahanlığı kavramı ile karşılaştırıldığında MEB kavramının daha geniş bir uygulama alanı vardır. Bu nedenle ülkeler, genelde kıta sahanlığı yerine MEB kavramının üzerine yoğunlaşmaktadır. Bununla birlikte, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölge üzerinde uluslararası deniz hukukunun tanıdığı yetkilere sahip olabilmesi için kıyıların ötesinde münhasır ekonomik bölge ilan etmesi şarttır.

Kıta sahanlığı ile belirlenen ekonomik çıkarların ülkeler için yeterli gelmemesi 1982 tarihli DHS'de "Münhasır Ekonomik Bölge" tanımını ortaya çıkarmıştır. Münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı arasındaki farklar incelendiğinde şu sonuçlara ulaşılabilir:

1. Kıta sahanlığı doğal oluşumdur, münhasır ekonomik bölge ise sunidir.
2. Kıta sahanlığı, istisnalar halinde 350 mile kadar çıkabilmektedir. Münhasır ekonomik bölge ise mutlak olarak 200 mildir.
3. Münhasır ekonomik bölge kıta sahanlığından farklı olarak su kütleindeki kaynaklara da sahip olma hakkını içerir.
4. Münhasır ekonomik bölge de balıkçılık, bilimsel araştırma yapma ve suni ada yetkisi kıyı devletine aittir.

### **Açık Deniz:**

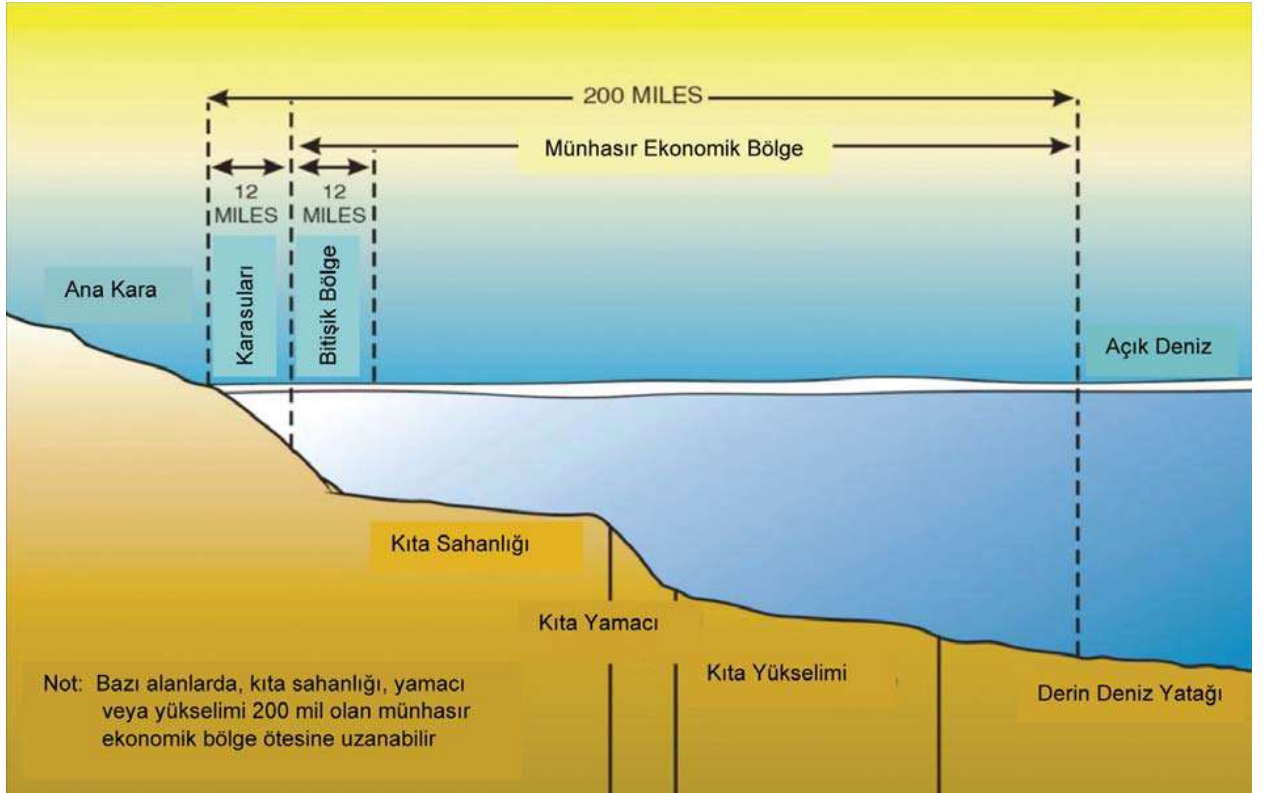
1958 Cenevre ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmelerine göre Açık Deniz, hiçbir devletin ülkesine, egemenliğine ait olmayan iç sular, kara suları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan uluslararası deniz alanını kapsamaktadır. BM-DHS'nin 87.Maddesine göre, açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın tüm devletlerin yararlanmasına açık bir alan olup burada açık denizlerin serbestliği ilkesi geçerlidir. Açık denizler serbestisi bu sözleşmenin ve uluslararası hukukun diğer kuralları tarafından konulmuş olan şartlara göre kullanılır.

Deniz yatağı rejiminin ayrıca düzenlenmesi nedeniyle açık denizden yalnızca su alanının anlaşılması gerekmektedir. Bu serbesti hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için diğerleri yanında şunları da kapsar:

- Seyrüsefer serbestisi,
- Uçma serbestisi,

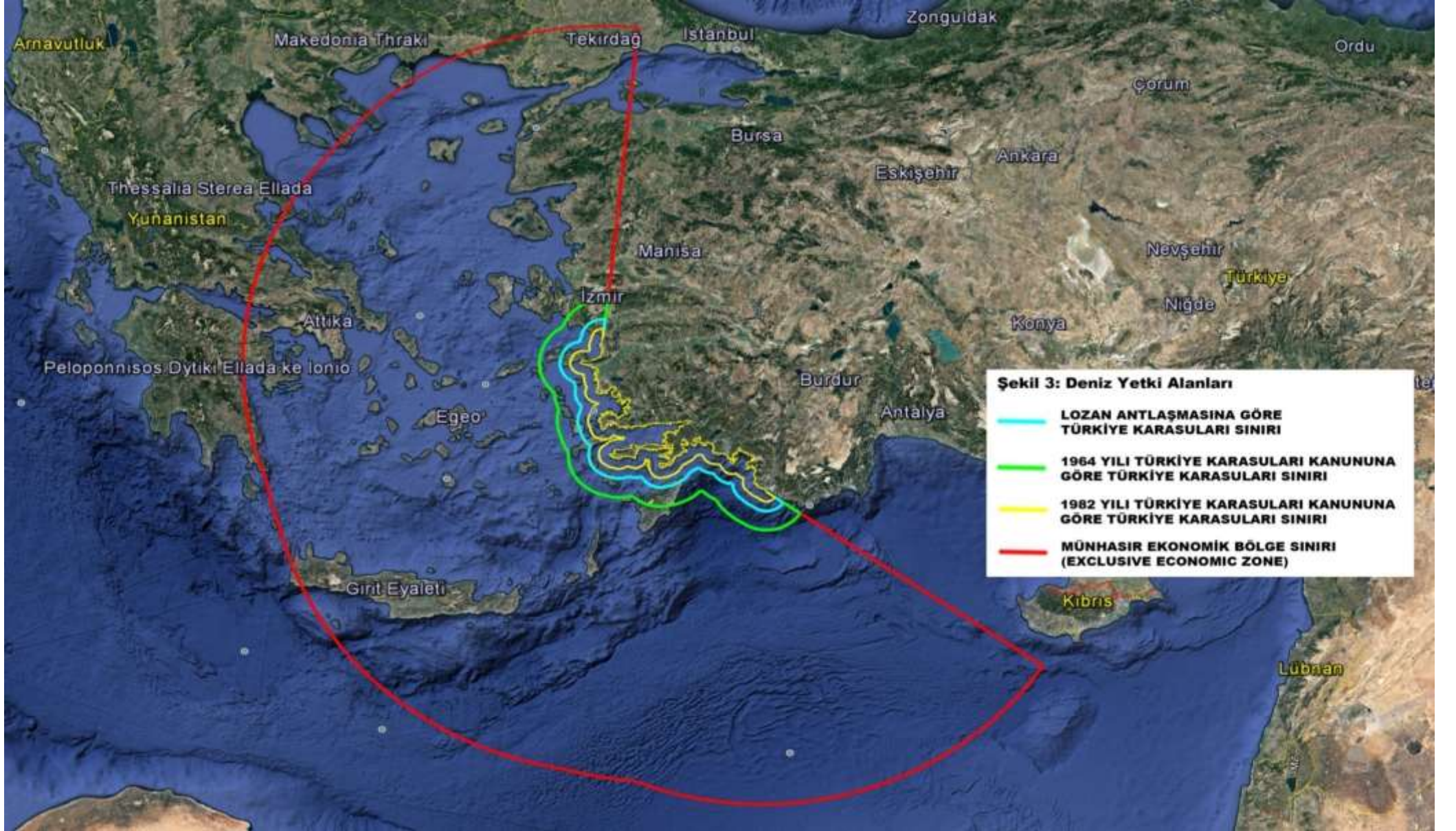
- Kısım VI'ya (Kıta Sahaneliği) tabi olmak üzere sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi,
- Kısım VI'ya (Kıta Sahaneliği) tabi olmak üzere suni adalar ve uluslar arası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi,
- Bölüm 2'de (Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Muhafazası ve İdamesi) belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere balışcılık serbestisi,
- Kısım VI (Kıta Sahaneliği) ve XIII'e (Deniz Bilimsel Araştırması) tabi olmak üzere bilimsel araştırma serbestisidir.

**şekil 2: 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Deniz Alanları**



(1 Deniz mili = 1852 metre)

Harita 1: Deniz Yetki Alanları



### 2.3.3. Deniz Yetki Alanları ve Bunların Tespitine İlişkin Prensipler

Bu bölümde, önce deniz yetki alanlarına ilişkin bilgi verilmiş; ardından, Uluslararası Deniz Hukuku bakımından deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin prensipler üzerinde durulmuştur.

Uluslararası Deniz Hukukunun temeli teamül hukukudur. Bu teamül kurallarının yazılı hale getirilmesinde ise iki temel aşama bulunur. Bunlardan birincisi, 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleridir. Daha sonra 1982 yılında toplanan Deniz Hukuku Konferansı ile günümüz Uluslararası Deniz Hukuku kuralları şekillenmiştir.

Uluslararası Adalet Divanı (UAD) Statüsünün 38. maddesinde Uluslararası Deniz Hukukunun kaynakları sayılmıştır. Buna göre; uluslararası antlaşmalar, uluslararası teamüller ve hukukun genel ilkeleri Uluslararası Deniz Hukukunun asli kaynaklarıdır. Uluslararası içtihatlar ve doktrin ise yardımcı kaynaklardır. Uluslararası kamu düzeni kuralları da bu kaynaklar arasındadır.

#### **Deniz Yetki Alanları**

Uluslararası Deniz Hukuku bakımından denizler, kıyı devletinin hak sahipliğine göre kategorize edilir. Buna göre deniz alanları şöyle sınıflandırılır:

- İç sular,
- Karasuları,
- Bitişik bölge,
- Münhasır ekonomik bölge (MEB),
- Kıta sahanlığı,
- Açık denizler.

*İç sular*, kıyı devletinin tam egemenliği altında bulunan deniz alanlarıdır. *Açık denizler* ise hiçbir devletin egemenliğine tabi olmayan bölgelerdir.

Diğer deniz yetki alanları, denize kıyısı olan devletleri doğrudan ve/veya dolaylı olarak ilgilendiren ve Uluslararası Deniz Hukukunun da sıklıkla yoğunlaştığı alanlardır. Aşağıda, bu alanlar ve sorunları üzerinde durulmaktadır.

#### *Karasuları:*

Deniz yetki alanlarından *karasuları*, sahildar devletin kara ülkesini çevreleyen ve açık denize doğru belli bir uzaklığa kadar giden, sahildar devlete ait olan deniz bölgesidir. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 3. maddesinde karasularının, esas çizgilerden itibaren *azami 12 mil* olabileceği ifade edilmiştir. Bu çerçevede Türkiye'nin karasuları Ege Denizinde 6 mil, Akdeniz ve Karadeniz'de 12 mil olarak ilan edilmiştir.

Karasularının; iç sınır, dış sınır ve yan sınır olmak üzere üç türlü sınırı vardır. Karasularının iç sınırının tespit yöntemi iki türdür: İlki, olan normal esas hatlar yöntemine göre, düz durumda olan kıyılarda kıyı boyunca süren en düşük cezir hattı esas alınır. İkincisi, olan düz esas çizgi yöntemine göre ise kıyının girintili çıkıntılı olduğu

bölgelerde veya kıyıya yakın adarın olduğu bölgelerde hatta esas olabilecek noktaların birleştirilmesi ile ortaya çıkan çizgidir.

Karasularının dış sınırı ise BM-DHS'nin 4. maddesine göre, her noktası esas hattın en yakın noktasına, karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattır. Karasularının yan sınırının belirlenmesinde ise 5 yöntem uygulanmaktadır. Bunlardan ilki, kara ülkesinin sınırlarının karasularının dış sınırına kadar uzatmaktır. İkinci yöntem, kara sınırının denize ulaştığı noktaya dik bir çizgi çekilmesi yöntemidir. Bir diğer yöntem, kara sınırının denize ulaştığı yerden kıyının genel yönüne dik bir çizgi çekmektir. Dördüncü yöntem, boylam ve enlemlerden yararlanarak tespit yöntemidir. Son olarak, bu konuda eşit uzaklık yöntemi de uygulanabilir.

Bir devletin, karasuları üzerindeki hak ve yetkileri ile üçüncü devletlere karşı olan yükümlülükleri, karasularının hukuki rejimini oluşturur. Bu çerçevede, karasuları üzerinde yer alan hava sahası ile karasuları içerisindeki deniz yatağı ve yer altı zenginlikleri sahildar devlete aittir. Kıyı devletin yükümlülükleri ise *zararsız geçiş* ve yargı yetkisine ilişkin ödevleridir. Zararsız geçiş hakkına göre üçüncü devletlerin, kıyı devletin çıkarlarına zarar vermeden ve uluslararası hukuka uygun olarak, o devletin karasularından geçiş hakkı vardır. Denize kıyısı olup olmadığına bakılmaksızın tüm devletlerin ticaret gemilerinin zararsız geçiş hakkı vardır.

Kıyı devletin zararsız geçişe ilişkin mevzuatı uygulama yetkisinin kapsamı, BM-DHS madde 21'de detaylı şekilde belirtilmiştir. Ayrıca madde 22'de de kıyı devletin, zararsız geçiş hakkını kullanan gemilere belirlediği rotaları izlemesini söyleyebileceği ifade edilmiştir. Aynı sözleşmenin 25. maddesinde ise zararsız geçişin kıyı devleti tarafından, güvenlik gerekçesiyle ve herhangi bir devlete istisna uygulamamak ve ilan etmek şartıyla geçici süre ile ertelenebileceği kabul edilmiştir. Ancak MEB'in veya açık denizin bir bölümü ile yabancı bir devletin karasuları arasında olan uluslararası boğazlarda zararsız geçiş hakkı ertelenemeyecektir. BM-DHS madde 24'e göre kıyı devleti, yabancı devletlere zararsız geçiş haklarını sınırlandıracak bir yükümlülük getiremez ve geçiş konusunda devletler arasında ayrımcılık yapamaz.

Sahildar devletin, zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler üzerindeki yargı yetkisi konusunda ikili bir ayırım mevcuttur. Buna göre, geminin ticaret gemisi veya savaş gemisi olma özelliğine göre yetki belirlenmektedir. Aynı şekilde ticaret gemilerine ilişkin de ceza davası ve hukuk davası olmak üzere iki seçenek mevcuttur. Cezai konulardaki yargı yetkisi BM-DHS'nin 27/2. Maddesinde detaylı olarak belirtilmiştir. 28. Maddeye göre ise hukuki konularda dava gemi adamları ile ilgili ise gemi durdurulamaz. Buna karşın dava; geçişten doğan ücret, çatma, tazminat gibi alacaklara ilişkin ise yargı yetkisi kullanılabilir.

Sözleşmenin 32. maddesine göre, ticari amaç haricinde kullanılan devlet gemileri ve savaş gemileri üzerinde ise kıyı devletin yargı yetkisi yoktur. 30. maddeye göre ise bu gemilerin yasal düzenlemelere uymaması halinde kıyı devleti, uyarıda bulunabilir ve ihlalin devamı halinde karasularının terk edilmesini talep edebilir. Ayrıca bir zarar doğmuşsa, bayrak devletinden bu zararın da tazminini isteyebilir.

#### *Kıta Sahaneliği:*

Deniz yetki alanlarından *kıta sahanlığı* adı verilen bölge, kıyı devletin, karasularının ilerisinde ama kıyıya bitişik durumdaki deniz tabanı ve altındaki cansız varlıkların araştırılması ve işletilmesi konusunda münhasır hak sahibi olduğu deniz yetki



alanıdır. Bu alan, kıyı çizgisinden 200 deniz mili uzaklığa ve hatta tabii kıta sahanlığı daha ileriye gidiyorsa deniz derinliğinin 2500 metreyi bulduğu izobet çizgisinin 150 deniz mili açığına kadar gidebilen ve üst sınırı her durumda 350 deniz mili olabilen bölgedir.

Kıyı devletinin, kıta sahanlığı üzerinde birtakım egemen hakları mevcuttur. Bu egemen hakların kullanılabilmesi için de ilan veya bildirim şartı bulunmamaktadır. Yani bu haklar, tabii hak niteliğindedir. BM-DHS'ne göre bu haklar, başlangıçtan bu yana ve fiilen var olan haklardır. Bu egemen haklar, münhasıran kıyı devletine ait olmaları sebebiyle kıyı devletinin izni olmadan üçüncü devletlerce kullanılamaz. Bu haklar, sadece madenler ve diğer cansız kaynaklar ile deniz yatağı ve toprak altı ile sürekli temas halinde olan canlılar üzerinde geçerlidir. Kıta sahanlığından doğan hiçbir hak, üçüncü devletlerin haklarını makul olmayacak biçimde kısıtlayamaz. Kıta sahanlığında sahil devletinin münhasır ekonomik bölgesi (MEB) varsa, o bölgeye MEB rejimi uygulanacaktır. Ancak üçüncü devletler, kıyı devletinin istemlerini göz önünde tutarak kıta sahanlığında kablo veya petrol-doğalgaz borusu döşeyebilecektir. Kıta sahanlığının dış sınırının ve yan sınırının belirlenmesi, komşu devletlerin birbirlerine karşı haklarının tespiti açısından önem taşır. BM-DHS'nin 83. Maddesine göre, kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözümün gerçekleşmesi için uluslararası hukuka uygun olarak "anlaşma" ile gerçekleştirilecektir.

Kıta sahanlığı sınırları bakımından, uluslararası hukukta hakça ilkelerin tespiti noktasında kesin bir kriter olmasa da bu konuda bölgenin coğrafi özellikleri, güvenlik, komşu ülke sınırları ve enerji kaynakları gibi unsurlar tespite yardımcı olmaktadır.

#### *Münhasır Ekonomik Bölge:*

*Münhasır ekonomik bölge* (MEB), kıyı devletinin karasuları esas hattından başlamak suretiyle 200 deniz mili açığa kadar giden deniz bölgesinde; su altında, toprak altında ve deniz yatağında kıyı devletine bazı ekonomik haklar veren bölgedir. BM-DHS'nin 56. ve 60. maddelerine göre, kıyı devleti bu bölgede canlı cansız kaynakları araştırabilir, suni adalar veya tesisler kurabilir. Kurulan bu ada ve tesislerin kendisine ait karasuları vs. olamaz. Aynı şekilde ada veya tesisi inşa eden devletin de karasularını, kıta sahanlığını ve MEB'ini etkilemez. Kıyı devletinin MEB üzerinde var olan hakları ekonomik niteliktedir.

BM-DHS'nin 73. maddesi çerçevesinde kıyı devleti, MEB'inde canlı kaynakların işletilmesi, saklanması ve araştırılması amacıyla egemenlik haklarını kullanabilmek için kontrol, yasa, tutuklama ve yargılamaları da içine alacak şekilde tüm önlemleri alma yetkisini haizdir. Ancak aksi ilgili devletler tarafından kararlaştırılmadıkça kıyı devletinin hapis cezası verme yetkisi yoktur.

BM-DHS'nin 211. maddesine göre kıyı devleti, MEB'inde gerçekleşecek gemi kaynaklı kirliliği engelleyebilmek için uluslararası standartlara uygun düzenlemeler yapabilir. Ayrıca bu bölgede üçüncü devletler tarafından yapılacak bilimsel araştırmalar için de izin makamıdır. Ancak kıyı devleti, insanlığın faydasına olan ve barışçıl amaçlar taşıyan bilimsel faaliyetleri de reddetmemeli, hatta bunların gecikmesine engel olacak tedbirleri almalıdır.

Sözleşmenin 59. maddesine göre ise MEB'de sahil devletinin menfaatleri ile bir diğer devletin menfaatlerinin çatışması halinde, bu uyuşmazlık hakkaniyet prensibi ve diğer tüm ilgili şartlar göz önünde tutularak gerek uluslararası toplumun menfaati gerekse

tarafların çıkarları doğrultusunda çözümlenecektir. 58. Maddede ise, kıyı devletinin haklarına riayet etmek kaydıyla üçüncü devletlerin tamamının MEB üzerinde uçuş, seyrüsefer ve kablo-boru döşeme hakkına sahip olduğu ifade edilmiştir.

MEB ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasında aynı prensipler benimsenmiştir. Her iki müessese de açık deniz rejiminin istisnası niteliğindedir ve kıyı devletine belli bir bölgede münhasır haklar verir. Kıta sahanlığı, kara ülkesinin denizdeki coğrafi uzantısına göre tespit edilirken MEB, sahildevletinin coğrafi yapısından bağımsız olarak kıyı devletine canlı cansız kaynakların araştırılması ve işletilmesi konusunda hak verir. Kıta sahanlığı deniz tabanında ve toprak altındaki canlı ve cansız kaynaklar üzerinde tasarruf yetkisi verir. Buna karşın MEB, bunlara ilaveten deniz yatağı üstündeki sularda da tasarruf yetkisi verir. Yani MEB, kapsayıcıdır ve kıyı devletine daha geniş haklar verir. Bir devlet MEB ilan ederek, kıta sahanlığından kaynaklı tüm haklara da sahip olur. Uygulamada MEB, balıkçılık konusunda da ilave yetkiler verir. Kıta sahanlığı için ilana gerek yoktur. Buna karşın MEB'den kaynaklı haklar ancak ilan ile muaccel olur.

### **Deniz Yetki Alanlarının Tespitine İlişkin Prensipler**

Uluslararası Deniz Hukuku bakımından deniz yetki alanlarının tespitine/sınırlandırılmasına ilişkin prensipler; hakkaniyet ilkesi, eşit uzaklık, coğrafyanın üstünlüğü, ilgili şartlar çerçevesinde dikkate alınan konular, oransallık ve kapatmama prensibi olarak sıralanabilir. Bunlar üzerinde kısaca duralım.

#### *Hakkaniyet İlkesi:*

Almanya, Hollanda ve Danimarka'nın taraf olduğu Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası öncesinde hakkaniyet ilkeleri zımni olarak uygulanıyordu. Bu ilkelere ilk atıf ise Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davasında gerçekleşmiştir. Bu sayede hakkaniyet ilkeleri, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda uygulanan bir pozitif hukuk kuralı haline gelmiştir. Hakkaniyet ilkeleri, her somut olaya göre farklılaşabilir. Bu yönüyle bugüne kadar var olmayan bir prensibin, ilerleyen zamanlarda hakkaniyet ilkesi olarak bir davada uygulanması mümkündür. Bu sebeple hakkaniyet ilkeleri tespit edilirken UAD'nin içtihatları yön gösterici olacaktır.

BM-DHS sonrasında da UAD, net bir hakkaniyet tanımı yapmaktan kaçınmıştır. UAD'ye göre hakkaniyet, adalet ilkesine atıf yapmakta ancak soyut bir adaleti işaret etmektedir.

#### *Eşit Uzaklık:*

UAD içtihatlarına göre eşit uzaklığın uygulanabilmesi ancak hakkaniyetli bir sonuca ulaştırıyorsa mümkün olabilecektir. Uygulanması şart olan bir metot değildir. Eşit uzaklık prensibi, hakkaniyet ilkelerinin uygulanması için başvurulmuş alt bir metottur. Yani eşit uzaklık, diğer özel şartlarla birlikte ele alınarak hakkaniyetli bir sonuca ulaşılması sağlanacaktır.

#### *Coğrafyanın Üstünlüğü:*

Coğrafyanın üstünlüğü kriterine göre sınırlandırma yapılacak deniz alanında bulunan anakaraların kıyı uzunluğu dikkate alınmalıdır. Çünkü anakaraların kıyı uzunluğu,

devletlerin sahip olacakları deniz yetki alanlarını da tayin edecektir. Bu noktada kıyının girintili-çukurluğu da önem arz etmektedir.

#### *İlgili Şartlar Çerçevesinde Dikkate Alınan Konular:*

İlgili şartlar çerçevesinde dikkate alınan ilk unsur adalardır. Adaların deniz yetki alanları sınırlandırmasındaki fonksiyonu, adanın konumu ve büyüklüğüne, adada var olan nüfus yoğunluğuna ve adanın anakara ile arasındaki coğrafi dengeye göre değişmektedir. Uluslararası hukukta adalara da kıta sahanlığı ve MEB hakkı tanınmıştır. Buldukları mevkiye göre bazı durumlarda hiç etki gösterememiş, bazı durumlarda ise kıyı çizgisinin yönünü kendi konumlarına göre değiştirmişlerdir. Bu noktada “yanlış taraftaki adalara” da değinilmesi şarttır. UAD kararlarına göre yanlış taraftaki adalar, ait olduğu devlete değil de diğer bir devletin anakarasına yakın olan adalardır. Bu yönüyle bu tip adaların iki devlet arasındaki sınır çizgisi üzerinde bozucu etkisinin olduğu kabul edilmektedir. Bu nedenle yanlış taraftaki adalara sınırlandırmada ya sınırlı etki tanınmakta ya da hiç etki tanınmamaktadır. Yanlış taraftaki adalara sınırlı da olsa etki tanınabilmesi için ekonomik ve sosyal yaşam koşulu da şarttır.

Yanlış taraftaki adalara bazı durumlarda tam etki tanındığı da görülmüştür. Örneğin, Greenland adasının oldukça büyük oluşu ve bu adada var olan sosyal ve ekonomik yaşamın yoğunluğu, yanlış tarafta da olsa bu adaya tam etki tanınmasını sağlamıştır. Yanlış taraftaki adalara etki tanınırken bu hususların dikkate alınması hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşılmasını sağlamaktadır.

İlgili şartlar çerçevesinde dikkate alınan bir diğer faktör, en düşük cezir çizgisi unsurları ve kayalıklardır. Bunlar, sınırlandırmaya esas hat çizgisinin oluşturulmasında esas noktalar olarak kullanılabilir gibi sadece sınırlandırma için oluşturulmuş esas çizginin parçaları olarak da kullanılabilir. Bunların hangi hallerde düz esas çizgi çiziminde kullanılabilir BM-DHS'nin 5 ve 7. Maddelerinde belirtilmiştir. Sadece sınırlandırma amacıyla düz esas hat oluştururken hangi noktaların esas nokta olarak kabul edileceği ise taraflar arasındaki antlaşma veya UAD kararıyla belirlenmektedir.

İlgili şartlar kategorisindeki diğer bir unsur, deniz tabanındaki jeomorfolojik ve jeolojik özelliklerdir. Bunların sınırlandırmadaki etkisi nispidir. Yani, bu özellikler ikincil niteliktedir. UAD içtihatlarına bakıldığında, eğer sınırlandırma hem kıta sahanlığı hem de MEB için yapılacaksa bu özelliklerin dikkate alınmadığı görülmektedir. Zira, bu özellikler sadece kıta sahanlığı için geçerlidir.

Doğal kaynaklar da ilgili şartlar çerçevesinde ele alınan bir diğer unsurdur. Kanımca, sınırlandırma yapılırken sınırlandırma isteminin içeriğine bakılmaksızın bölgedeki petrol ve doğalgaz kaynaklarının dikkate alınması şarttır. Yani, taraflar UAD'ye veya hakem mahkemesine yapmış oldukları başvuruda, sınırlandırma yapılırken doğal kaynakların dikkate alınmamasını isteseler dahi UAD'nin hakkaniyetli bir sonuca ulaşabilmek için bunları değerlendirmesi gerekir. Zira, günümüzde sınırlandırma yoluna gidilmesinin öncelikli amaçları arasında petrol ve doğalgaz kaynakları önlerde yer almaktadır.

Bir diğer ilgili şart, sınırlandırma konusu bölgede mevcut olan veya olması ihtimal dahilinde olan sınırlardır. Deniz yetki alanları sınırlandırılırken hakkaniyetli bir sonuç için bölgedeki mevcut ve olası tüm sınırların da dikkate alınması şarttır.

İlgili şartlar çerçevesinde son değerlendirilmesi gereken savunma ve güvenlik şartlarıdır. UAD'ye göre, güvenlik ve savunma şartları özel koşul olabilir ve bu koşulların baskın koşullar düşüncesini de desteklemesi gerekir. Savunma ve güvenlik şartları için genel prensipler yoktur. Bunların ilgili şart olarak kabul edilmesi için de tarafların yapmış oldukları savunma antlaşmaları yeterli olmaz. Bu şartların, dikkate alınabilmesi için hayati ve mutlak anlamda önem arz etmesi şarttır.

#### *Oransallık Prensibi:*

Oransallık prensibi, deniz yetki alanları sınırlandırılırken dikkate alınacak unsurların hangi oranla değerlendirileceği hususudur. Bununla, hakkaniyetli çözüme ulaşma amacı güdülmektedir. Ayrıca bu prensip ile sınırlandırma konusu devletlerin kıyı uzunlukları tespit edilerek sahip olacakları kıta sahanlığı ve MEB'in birbirine orantılı olması amaçlanır. Bu prensip, sınırlandırmanın hakkaniyete uygun yapıp yapılmadığını denetleyen bir prensiptir. Oransallık ilkesinin bir test aracı değil, ilgili şart olduğunu belirten UAD kararları da mevcuttur.

#### *Kapatmama Prensibi:*

Kıta sahanlığının sınırlandırılmasında, her devletin kendi kıyılarına yakın alanlardaki tasarruf yetkisinin kısıtlanmamasına özen gösterilmelidir. Zira, bir devletin kıyıların yakın bölgelerin başka bir devletin tasarrufuna bırakılması hakkaniyete terstir. İşte bu amacı gözeten prensip, kıyıların kapatılmaması prensibi olarak ifade edilmektedir. Bu prensip de oransallık prensibi gibi nispidir. Zira bazı durumlarda, bu prensibin uygulanması dahi hakkaniyete aykırı sonuç oluşturabilir. Bu itibarla ilkenin uygulanıp uygulanmayacağı, somut olayın özelliklerine göre değerlendirilmelidir.

#### *Sonuç olarak:*

Denizlerdeki kaynakların, özellikle petrol ve doğalgazın çıkarılması ve üretime dönük olarak dünyanın kullanımına tahsis edilmesi için bölgedeki devletlerin deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında ortak hareket etmeleri gerekir. Zira taraflardan biri veya birkaçının, denklemin dışına itildiği bir durumda çözümsüzlük sürecektir.

Türkiye BMD-HS'ye taraf değildir. Yerel mevzuatında da kıta sahanlığına ve MEB'ine ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Karasularının genişliği ise Akdeniz ve Karadeniz'de 12 mil, Ege'de 6 mildir.

Türkiye, tüm bu hususlar doğrultusunda Ege ve Doğu Akdeniz'deki haklarını koruyabilmek için şu iddiaları savunmalıdır:

- Deniz yetki alanlarını sınırlandırmada “anlaşma” temel ilke olmalıdır.
- Kıta sahanlığı sınırlandırmasında doğal uzantı esası temel ilke olmalıdır.
- Sınırlandırmada hakkaniyet prensiplerine dayanılmalıdır.
- Sınırlandırmada eşit uzaklık kaidesinin mutlak surette uygulanır olmaması gerekir.
- Adaların özel nitelikte olması gerekir.
- Sınırlandırmanın hakkaniyete uygun olarak yapılması gereklidir.

Bunun yanında Türkiye'nin, konuya ilişkin tüm savlarını dayandırdığı ancak taraf olmadığı BM-DHS'ne ivedilikle taraf olması, müzakerelerde daha da güçlenmesinin önünü açacaktır.

#### 2.3.4. Ege Denizi Yetki Alanlarına İlişkin Başlıca Sorunlar

##### Karasuları Sorunu

*Karasuları*; egemen bir devletin kara topraklarına bitişik, genişliğini *uluslararası hukuka* göre kendisinin belirlediği, *hâkimiyeti* kıyı devletine ait olan deniz alanını belirler. Başka bir tanımla karasuları; iç sular veya kıyı ile açık deniz arasında bulunan, genişliğini her ülkenin iç hukukuna göre kendisinin belirlediği deniz sularıdır. Daha yalın bir tanımla, "devletlerin kıyılarından itibaren egemenliği altında bulunan belirli genişlikteki suşeridine" karasuları denilmektedir.

Karasuları, iç sularla beraber ilgili devletin deniz ülkesini meydana getirir. Bu haliyle karasuları, devletin ayrılmaz bir parçası sayılır ve ülkenin su altında kalmış toprakları olarak kabul edilir. Devletler kara topraklarında sahip olduğu haklara; karasularında, karasuların üzerindeki hava sahasında, deniz tabanında, tabanın altında da sahiptir. Karasularının bitiminden sonra ise *uluslararası sular* başlar.

Tarihi süreç içerisinde oluşan teamüllere göre klâsik deniz hukukunda karasuları genişliği 3 mil olarak kabul görmüştür. Nitekim 1924 yılında imzalanan ve Türkiye Cumhuriyetinin hukuki bakımdan "kuruluş senedi" sayılan Lozan Antlaşmasında bu nedenle Ege Denizinde, Türkiye ve Yunanistan için karasularının *3 mil olması esası* kabul edilmiştir. Ne var ki, Lozan Antlaşması ile Ege Denizi'nde kurulan karasuları dengesi, Yunanistan'ın 17 Eylül 1936 tarih ve 230 sayılı Kanunu ile bozulmuştur. Zira bu kanunla Yunanistan, karasularının genişliğini 3 milden 6 mile çıkardığını ilân etmiştir. Türkiye; Lozan dengesinin bu şekilde bozulmasına, söz konusu kanunun yürürlüğe girdiği dönemdeki '*dostluğa riayeten*' itirazda bulunmadığı gibi 1964 yılına gelinceye kadar da karasuları konusunda hukuki bir düzenleme yapmamıştır. Bununla birlikte Türkiye, 15 Mayıs 1964 tarihinde kabul ettiği 476 sayılı Karasuları Kanunu ile bu konudaki eksikliği gidermeye ve bu alandaki hukuki boşluğu doldurmaya çalışmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti, 25.5.1964 tarihinde yürürlüğe giren 476 sayılı Karasuları Kanunu ile Türk karasularının Türkiye'ye dâhil olduğunu ve karasuları genişliğinin minimum *6 deniz mili* olduğunu ilan etmiştir. Kanunda, karasularını geniş tutan komşulara karşı mütekabiliyet ilkesi uygulanması esası getirilmiştir. Ancak mütekabiliyet ilkesi, karasuları genişliği 6 mile kadar olan devletler bakımından uygulanmaz. Zira bazı durumlarda Türk karasuları genişliği, kanunda minimum kabul edilen 6 milin altına düşmektedir. Böylesi durumlar, ilgili yasanın 3. maddesiyle düzenlenmektedir. Nitekim bu maddede, "Türk kara ülkesinin komşu devlet kara ülkesine uzaklığı, her iki devlet karasuları genişliği toplamından az olduğu takdirde, aksi bir anlaşma olmadıkça, ortak hat Türk karasularının dış sınırını oluşturur." denilmektedir. Yasanın bu maddesi, Türk karasularının özellikle Ege Denizi kıyılarındaki genişliğinin ölçümü bakımından önem taşımaktadır.

BM Uluslararası Deniz Hukuku Antlaşmasının karasuları için azami 12 mile kadar genişliğe izin vermesi üzerine, 1964 yılına ait kanunda değişikliğe gidilmiştir. 20.05.1982 tarihinde çıkarılan 2674 sayılı yeni Karasuları Kanunu ile Türk karasularının 6 mil olması

esasý kabul edilmiř; bununla birlikte Bakanlar Kuruluna, bazı denizlerde hakkaniyet ilkesine uyularak karasuların geniřliđini *6 milin üzerine çıkarma* yetkisi verilmiřtir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki deniz sınırı henüz bir anlaşmayla belirlenmemiştir. Hem Türkiye hem de Yunanistan karasularının Ege Denizindeki genişliği 6 deniz milidir. Türkiye'nin ve Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki sahillerinin coğrafi konumu birbirine yan yana ve aynı zamanda karşı karşıyadır; bu da bir *sınırlandırmayı* gerekli kılmaktadır. Kaldı ki, Deniz alanlarının keşiştiği ya da bir noktada birleşiştiği yerlerdeki yakın ya da karşıt konumlar arasında bulunan deniz alanları sınırlarının *anlaşma* ile belirlenmesi gerekliliği uluslararası hukukun temel bir kuralıdır. Bununla birlikte, Ege Denizi örneğinde, sahillerin karşıt olduğu alanların yanı sıra sahillerin bitişik olduğu bölgelerde de karasuları çerçevesinde Türkiye ve Yunanistan arasında herhangi bir deniz sınırı mevcut değildir.

Öte yandan, BM Uluslararası Deniz Hukuku Antlaşmasını kabul eden ve imzalayan Yunanistan, Haziran 1995'te yürürlüğe koyduğu bir yasayla karasularının genişliğini 6 milden *12 mile* çıkartmıştır. Uluslararası Deniz Hukukundan doğan bu hakkını kullanmak istemektedir. Türkiye ise – özellikle Ege Denizinde ve Kıbrıs meselesinde elini zayıflatacağı gerekçesiyle – söz konusu antlaşmayı imzalamadığı gibi hükümlerini de kabul etmemektedir. Bu nedenle Türkiye, haklı olarak, Yunanistan'ın Ege'de azami 12 mil hakkını kullanma isteğini kabul etmemekte ve olumsuz karşılık vermektedir. Çünkü Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarıp uygulaması, Türkiye'nin aleyhine bir durum oluşturacak ve dengeleri Yunanistan lehine orantısız şekilde değiştirecektir. şu anda, 6 mil esasına göre sahip olduğu birçok ada sebebiyle Ege Denizinin %40'ı Yunan karasularıdır. 12 mile çıkarılması halinde Ege'nin %70'i Yunan karasuları, %10'dan az kısmı Türkiye karasuları haline gelecektir. Ayrıca, açık denizler %51'den %19'a gerileyecektir. Türk askeri uçakları Ege üzerinde serbestçe uçamayacak, tatbikat yapamayacak, balıkçılar avlanamayacak, deniz ulaşımında sorunlar oluşacaktır. Kaldı ki Türkiye'nin Ege Denizindeki ekonomik çıkarları da hayati önem taşımaktadır. Zira Türkiye, dış ticaretinin % 90'ını denizyolu ile yapmaktadır. Ege Denizi ise, Türkiye'nin Batı Anadolu, Marmara ve Karadeniz Limanları'na yönelik deniz ticaretinin %75'inin geçtiği çok önemli bir deniz durumundadır.

### **Kıta Sahanlığı Sorunu**

Deniz hukuku terimi olarak *kıta sahanlığı*; bir ülkenin sahillerine bitişik olan, fakat kara sularının dışında ve 200 metre derinliğe kadar veya bu derinliğin ötesindeki suların derinliğinin doğal kaynaklarının işletilmesine imkân verdiği noktaya kadar uzanan deniz yatağı ve deniz altı bölgelerinin toprak altı kesiminin tümünü ifade eder. Kısaca, bir ülkenin kara parçasının deniz altındaki uzantısına kıta sahanlığı denir. Kıyıya sahip her devletin kıta sahanlığı vardır. Kıta sahanlığına sahip ülkelerin, bölgedeki doğal kaynakları arama ve işletme yetkileri bulunmaktadır. Bu durum, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile düzenlenmiştir.

Kıta sahanlığı kavramı, ilk defa 2. Dünya Savaşından sonra, ABD Başkanı Truman tarafından ortaya atılmıştır. Ona göre, ülkelerin karasularından sonra da deniz bölgesinin altında bazı kaynakları kullanma hakkı vardır. Denizin dibindeki bu arazi “kıta sahanlığı” olarak isimlendirilmiştir.

1958 yılında Cenevre’de toplanan Birinci Deniz Hukuku Konferansında kabul edilen ve imzaya açılan Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde ülkelerin karasularının bitim sınırından başlayan 100-200 metrelik derinliğe kadar olan deniz altındaki arazi, “kıta sahanlığı” sayılmıştır. Bu arazide işletilecek bölge 200 m derinlikten öteye doğru uzanıyorsa, buralar da kıta sahanlığı sayılacaktır. Yine bu sözleşmeye göre kıta sahanlığı alanı iki devlet arasında kalıyorsa aralarında yapacakları anlaşmalara göre pay yapılacaktır. Anlaşma yapılmamışsa iki ülke arasındaki denizin tam ortasından geçen çizgi sınır olacaktır. Yine bu sözleşmeye göre adaların da kıta sahanlığı kabul edilmektedir.

Her geçen gün kıta sahanlığının önem kazanması askeri ve siyasi faktörlerin yanında ekonomik menfaatlere dayanmaktadır. Deniz altında petrolün yanında pek çok zengin ve önemli maden damarlarının bulunması, karalarda görülen kaynak fakirleşmesi insanları kıta sahanlığına yöneltmiştir. Bunun sonucu olarak devletler arasında anlaşmazlıklar artmakta, her devlet kendi menfaatlerine göre hareket etmek istemekte ve bu nedenle yeni görüşler ileri sürülmektedir. Nitekim Karakas Konferansında ileri sürülen “ekonomik bölge” esasına göre denizdeki derinliğe bakılmaksızın 200 millik bir kuşağın *ekonomik hak çıkar sahası / münhasır ekonomik bölge* (exclusive economic zone) olarak kabul edilmesi –tam olarak açıklığa kavuşmasa da– yoğun biçimde tartışılmaktadır. Öte yandan, Kıta Sahanlığı Sözleşmesinin 4.maddesinde “sahil devleti, kıta sahanlığı üzerinde araştırma yapmak ve doğal kaynakları işletmek bakımından egemen haklarını kullanır.” denilmektedir. Kıta sahanlığını korumaya değer olan çıkarlar, ölçülü bir ayrıma tabi tutulmuştur. Bu, gümrük ve vergi denetimi, emniyet ile birlikte asayişin sağlanması, deniz zenginliğinin korunmasını öngörür.

Uluslararası ilişkilerde ve deniz hukukunda kıta sahanlığına bağlı anlaşmazlıklar sıkça görülmektedir. Nitekim Ege Denizindeki “kıta sahanlığı” ve “karasuları” meselesi, Türk-Yunan ilişkilerindeki siyasi sorunların ve anlaşmazlıkların başında gelmektedir. Ege’de Türkiye ve Yunanistan’a ait kıta sahanlığının sınırları henüz net olarak belirlenmemiştir. Şu anda Türkiye ve Yunanistan, – iddiaları bir yana –Ege’de 6 deniz mili mesafesindeki karasularının ötesinde sınırlandırılmış bir deniz yetki alanına sahip değildir. Tartışmanın esas konusu ise, Ege Denizi kıta sahanlığının Türkiye ve Yunanistan arasında, iki kıyı devletinin 6 deniz mili olan karasularının ötesindeki alanların da sınırlandırılmasıdır. Bununla birlikte, jeopolitik bakımdan Türkiye'nin tam bir uzantısı olduğu kesinlikle saptanmış olan Ege adaları üzerinde Yunanistan'ın kıta sahanlığı iddiası – Ege deniz yataklarında tam manasıyla egemenlik hakkına yol açacağından dolayı – kabul edilemez.

### **Bazı Coğrafi Formasyonların/Adaların Yasal Statüsü Sorunu**

Ege Denizindeki bir başka temel sorun, bazı coğrafi formasyonların/adaların yasal statüsüne ilişkindir. Egedeki bazı coğrafi formasyonların hukuki statüsüyle ilgili anlaşmazlık konusu esas itibarıyla antlaşma yorumuna ilişkin bir uyuşmazlıktır. Bu uyuşmazlık, belli coğrafi formasyonların hukuki statüsü ve Egedeki statükoyu belirleyen antlaşma hükümleri çerçevesinde bu formasyonların üzerindeki egemenliğin aidiyeti ile ilgilidir. Buradaki tartışma, esasen ilgili ve geçerli uluslararası enstrümanların egemenlik

ile ilgili hükümlerinin anlamı, kapsamı ve hukuki sonucuyla ilişkili olup tarafların birbirinden farklı yorumlarından doğan iddiaların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Türkiye, uluslararası alanda geçerliliği olan enstrümanlarla açık bir biçimde Yunanistan'a bırakılmış olan adalar, adacıklar ya da bu tür formasyonlar üzerinde herhangi bir hak iddia etmemektedir. Ancak, Ege Denizinde egemenliği açık olarak Yunanistan'a bırakılmayan birçok adacık ve coğrafi formasyon olduğu da tartışmasız bir gerçektir.

Bu tartışmalı coğrafi formasyonlardan/adacıklardan bazıları, Türkiye'nin Ege Denizi sahillerine çok yakındır. Aslında bu mesele, iki ülke arasındaki deniz sınırlarının belirlenmesinin önündeki temel engellerden biridir.

### **Hava Sahası Anlaşmazlığı ve FIR Hattı Sorunu**

Ege Denizindeki sorunlardan bir diğeri, Yunanistan'ın uluslararası hukuka aykırı olarak ulusal hava sahasının 10 deniz mili genişliğinde olduğunu iddia etmesi ve Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR hattı) sorumluluğunu istismar etmesidir.

Yunanistan'ın bu iddiası, Ege hava sahası anlaşmazlığının temelini oluşturmaktadır. Bu ihtilafın ana nedenleri, Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR hattı) sorumluluğunun Yunanistan tarafından ısrarla istismar edilmesi ve Yunanistan'ın karasuları genişliğinin 6 deniz mili olmasına karşın, ulusal hava sahası genişliğinin 10 deniz mili olduğuna yönelik iddiasıdır. Uluslararası hukuka göre, bir ülkenin karasuları genişliği aynı zamanda o ülkenin ulusal hava sahasının genişliğini de belirler. Yunanistan; 1931 yılında, o tarihte karasularının genişliği 3 deniz mili olmasına karşın, ulusal hava sahasını 10 deniz mili olarak deklare etmiştir. Daha sonra, 1936 yılında karasularını günümüzde uyguladığı 6 deniz miline çıkartmıştır. Bu nedenle Yunanistan'ın, ulusal hava sahasının 10 deniz mili olduğu iddiasının uluslararası hukuk çerçevesinde savunulabilir bir yanı bulunmamaktadır.

Bu itibarla, Yunanistan'ın 6 deniz mili genişliğinde olan karasuları ile 10 deniz mili olarak deklare ettiği ulusal hava sahası arasında kalan saha uluslararası hava sahasıdır. Yunanistan'ın 10 deniz mili genişliğindeki hava sahası iddiası, Türkiye tarafından tanınmadığı gibi uluslararası alanda da kabul görmemektedir.

### **Doğu Ege Adalarının Silahsızlandırılması Sorunu**

Ege sorunlarının bir diğeri de uluslararası belgeler çerçevesinde Doğu Ege Adalarının silahsızlandırılmış statüsüdür. Doğu Ege Adaları; 1923 Lozan Antlaşması, 1947 Paris Antlaşması ve konuya ilişkin diğer uluslararası antlaşmalarla silahsızlandırılmıştır.

Halen yürürlükte olan ve dolayısıyla Yunanistan'ı yasal olarak bağlayan bu uluslararası anlaşmalar, Doğu Ege Adalarının silahlandırılmasını yasaklamakta ve bu maksatla Yunanistan'a yasal yükümlülükler ve sorumluluklar da getirmektedir.

Bununla birlikte, Yunanistan Türkiye'nin itirazlarına rağmen uluslararası hukuk çerçevesinde ahdi taahhütlerini ve antlaşmalardan doğan yükümlülüklerini ihlal ederek 1960'lardan beri adaları silahlandırarak Doğu Ege Adalarının silahsızlandırılmış statüsüne aykırı hareket etmektedir. Diğer taraftan Yunanistan, 1993'te Uluslararası Adalet Divanının zorunlu yargı yetkisini kabul ederken, "ulusal güvenlik çıkarları" ile ilgili askeri önlemlerden kaynaklı hususlara ilişkin olarak Divanın zorunlu yargı yetkisine çekince koymuştur. Yunanistan bu şekilde adaların silahlandırılmasına ilişkin bir tartışmanın



Uluslararası Adalet Divanına gitmesini engellemeyi hedeflemiştir. Bu durum, Yunanistan'ın anlaşma yükümlülüklerini ihlal ettiğinin Yunanistan tarafından zımnen kabul edilmesidir.

### **Arama-Kurtarma (SAR) Faaliyetleri Sorunu**

Egedeki bir başka sorun ise, Arama-Kurtarma (SAR) Faaliyetleriyle ilgilidir.

Denizde Arama-Kurtarma Faaliyetleri, 1979 tarihli “Denizde Arama Kurtarmaya İlişkin Uluslararası Sözleşme” (Hamburg Sözleşmesi) ile düzenlenmiştir. Hamburg Sözleşmesine göre, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla arama ve kurtarma sahaları belirlenemediği takdirde taraflar, böyle bir anlaşma yapılanaya kadar arama ve kurtarma hizmetlerinin kapsamlı koordinasyonu için çaba sarf edeceklerdir. Türkiye'nin bu hedefe yönelik müteaddit çağrılarına rağmen, maalesef Ege'de böyle bir koordinasyon kurulamamıştır.

Ayrıca, arama ve kurtarma sahalarında varılacak anlaşmanın uygulanabilir olması gerektiğinden, açık denizlerdeki arama-kurtarma sahalarıyla uyumlu olmalıdır. Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Şikago Sözleşmesinin 12. Eki, deniz ve hava arama kurtarma sahalarının arasında net bir ayırım yapmakta ve açık denizlerde yürütülen arama kurtarma faaliyetleri çerçevesinde konunun deniz boyutu önceliğine vurgu yapmaktadır.

Türkiye kendi arama kurtarma sahasını (Searchand RescueRegion–SRR) deklare etmiş, ilgili IMO Küresel SAR Planına kaydettirmiştir. Bu çerçevede Türkiye, kendi bölgesinde insan hayatını kurtarmaya yönelik arama ve kurtarma faaliyetlerini etkin biçimde sürdürmektedir.

Türk ve Yunan Arama Kurtarma Bölgeleri çakıştığından, bu çakışan alanlarda gerçekleştirilen tüm arama kurtarma operasyonlarının 1979 Hamburg Sözleşmesi, Madde 2.1.5'e uygun olarak eşgüdüm halinde düzenlenmesi gerekmektedir.

Yunanistan ile Türkiye arasında arama-kurtarma bölgeleri hakkındaki uyuşmazlık, temel olarak Yunanistan'ın konuya *egemenlik meselesi* olarak yaklaşmasından kaynaklanmaktadır. Oysa insan hayatını kurtarmaya yönelik olarak belirlenen arama-kurtarma bölgeleri; egemenlik alanları olarak değil, hizmet alanları olarak görülmelidir.

### 3. KIYI KULLANIMLARI VE GELİŞME EĞİLİMLERİ

Aydın ve Muğla İllerine ait kıyı türü ve toplam uzunluklarının verildiği Tablo 3'te kıyıların %84'ünü deniz kıyısı, %10'ni ada kıyısı ve %6'sını da göl kıyısı oluşturmaktadır.

Aydın ilindeki kıyı uzunluğu araştırma alanındaki kıyıların %15'ini oluştururken, Deniz kıyıların %15'ini, ada kıyıların %10'unu, göl kıyıların ise %20'sini içinde barındırmaktadır.

Muğla ili ise çalışma alanındaki kıyıların %85'ini oluştururken, Deniz kıyıların %85'ini, ada kıyıların %90'ını, göl kıyıların ise %80'ini içinde barındırmaktadır.

**Tablo 3: Araştırma Alanının İllere Göre Kıyı Türü ve Dağılımı**

İl	DENİZ KIYISI		GÖL KIYISI				ADA KIYISI		TOPLAM	
			BAFA		KÖYCEĞİZ					
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%
AYDIN	288.46	15.36	25	54.35	-	-	24	10.76	305	14.5
MUĞLA	1589.85	84.64	21	45.65	79	100	199	89.24	1799	85.5
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>1878.31</b>	<b>84.36</b>	<b>46</b>	<b>2.06</b>	<b>79</b>	<b>3.54</b>	<b>223</b>	<b>10.01</b>	<b>2226.31</b>	<b>100</b>

Kaynak: Büro Çalışmaları

Araştırma alanında yer alan ve Ege Bölgesi'nin en büyük gölü olan Bafa Gölü, Büyük Menderes Nehri deltasının güneydoğu kesiminde, Menteşe Dağlarının içine sokulmuş sığ bir tatlı su gölüdür. Kefal, levrek ve yılan balığının yaşam alanını oluşturan gölde ana kullanım amacı balıkçılıktır. Gelişme eğilimi de yine balıkçılık yönündedir.

Köyceğiz gölünde ise Menteşe yöresinde, Muğla ilinin güneydoğusunda yer alan Köyceğiz gölü tektonik bir çukurluğun sularla dolması ve Dalaman çayının getirdiği alüvyonların körfezin önünü tıkaması sonucu oluşmuştur. Balıkçılık faaliyetlerinin yoğun olarak yapıldığı Köyceğiz gölünün denize döküldüğü Dalyan kanalları aynı zamanda doğal balık üretim merkezidir. Burada doğal ortamda çupra, levrek ve kefal üretilmektedir. Bunların yanında Dalyan'daki balık türleri: Lahoz, Mırmır, Sazan, Yılan Balığı, Barbundur.

Araştırma alanındaki adalardan sadece Fethiye İlçesinde bulunan Şövalye Adasında yerleşim varken, diğer adalarda yerleşim bulunmamaktadır. Adalar genellikle doğal yaşam alanı ve turizm faaliyetleri için kullanılırken gelişme eğilimi de bu yöndedir.

Araştırma alanını kapsayan Aydın ve Muğla illeri kıyıları toplamda 1878 km uzunluğa sahip olup, bu kıyıları 8 bölge ve 28 alt bölgeye ayırmıştır. Bu bölgelere ait kıyı uzunlukları Tablo 4'de verilmiştir. Bu tabloya göre araştırma alanındaki en uzun kıyı 8. Bölge Marmaris Planlama Bölgesinde iken, en kısa kıyı ise 1. Bölge Kuşadası-Söke bölgesindedir.

**Tablo 4: Araştırma Alanının Alansal ve Kıyı Uzunluğu Olarak Bölgelere Göre Dağılımı**

	<b>İLİ</b>	<b>İLÇESİ</b>	<b>Ha</b>	<b>%</b>	<b>Km</b>	<b>%</b>
<b>1. Bölge</b>	Aydın	Kuşadası - Söke	47390	9	111.45	5.93%
<b>2. Bölge</b>	Aydın-Muğla	Didim - Milas	93444	18	297.01	15.81%
<b>3. Bölge</b>	Muğla	Bodrum	49047	9	233.26	12.42%
<b>4. Bölge</b>	Muğla	Milas - Menteşe - Ula - Marmaris	70914	13	236.58	12.60%
<b>5. Bölge</b>	Muğla	Köyceğiz - Ortaca - Dalaman	100793	19	225.53	12.01%
<b>6. Bölge</b>	Muğla	Fethiye - Seydikemer	69180	13	209.16	11.14%
<b>7. Bölge</b>	Muğla	Datça	41635	8	236.51	12.59%
<b>8. Bölge</b>	Muğla	Marmaris	56616	11	328.81	17.51%
<b>TOPLAM</b>			<b>529018</b>	<b>100</b>	<b>1878.31</b>	<b>100.00%</b>

Kaynak: Büro Çalışmaları

### **3.1. Kuşadası-Kuzey Söke (1. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi**

Bu bölgede de yer alan kıyı yapılarına bakıldığında yerleşim yerlerindeki kıyı yapıları farklı amaçlarda kullanılmaktadır. Bunlar;

#### ***Rekreatif Amaçlı Dolgu Alanları;***

Birinci bölgede yer alan Kuşadası ve Söke ilçelerinden kent merkezi kıyı bulunan Kuşadası'nda; rekreatif amaçlı olarak kullanılan Atatürk Bulvarına cepheli 1 km uzunluğunda 40 metre genişliğinde ve yaklaşık olarak 5 ha büyüklüğünde açık yeşil alan olarak kullanılan rekreatif amaçlı dolgu alanı bulunmaktadır.

#### ***Ulaşım Kıyı Yapıları;***

Birinci bölgede ulaşım ve sanayi kıyı yapısı niteliğinde Kuşadası ilçe merkezinde “Kuşadası Yolcu Limanı” bulunmaktadır.

#### ***İskeleler;***

Birinci bölgede toplam 32 adet iskele bulunmaktadır.

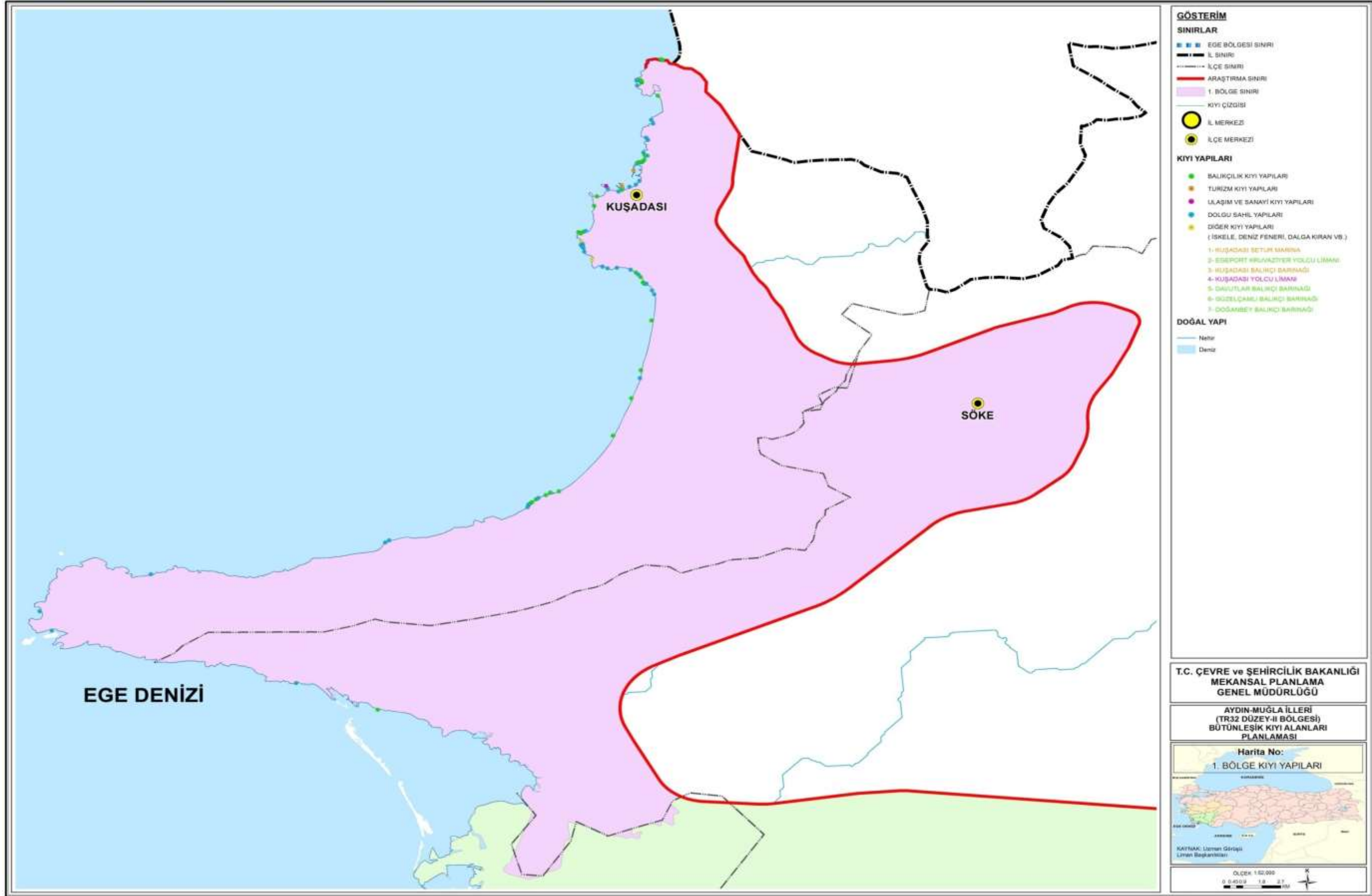
#### ***Balıkçılık Kıyı Yapıları;***

Birinci bölgede “Davut Balıkçı Barınağı Yeri, Güzelçamlı Balıkçı Barınağı, Doğanbey/Söke Balıkçı Barınağı ve Kuşadası Barınma ve Çekek Yeri” olmak üzere toplam 4adet balıkçı barınağı bulunmaktadır.

#### ***Turizm Kıyı Yapıları;***

Birinci bölgede toplam1 adet marina, 1 adet kruvaziyer yolcu limanı bulunmaktadır. Bunlar; “Ege Ports Kruvaziyer Yolcu Limanı ve Setur Kuşadası Marina” dır.

Harita 2: Kuşadası-Kuzey Söke (1. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları



### ***Yat İmalathanesive Çekek Yerleri;***

Birinci bölgede toplam 2 adet yat imalathanesi ve çekek yeri bulunmaktadır. Bunlardan biri “Kuşadası Barınma ve Çekek Yeri” dir.

### ***Askeri Kıyı Yapıları;***

Birinci bölgede askeri kıyı yapısı bulunmamaktadır.

### ***Diğer Kıyı Yapıları;***

Birinci bölgede 17’si mahmuz, 22’si sahil dolgu yapısı olmak üzere toplamda 43 adet diğer kıyı yapıları yer almaktadır.

Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında kıyı bölgelerine ilişkin plan kararları incelendiğinde; Kuşadası bölgesinin kuzey alanında “***Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi/Turizm Merkezi, Arkeolojik Sit Alanları, Büyük Kentsel Yeşil Alan ve Kentsel Yerleşik Alan***” gibi plan kararları getirildiği için bu alanlarda öncelikli sektör turizm sektörü olup bu yönde gelişme eğilimi göstereceği düşünülmektedir.

Kuşadası bölgesinin güneyinde yer alan Davutlar ve Güzelçamlı yerleşimlerindeki kıyı alanlarında sahil düzenlemeleri bulunmakta olup ardı bölgesinde ise ikinci konutlar yer almaktadır. Üst ölçek planlarda da bu kullanımlara uygun kararlar getirilmiş olup gelecekte öncelikli sektörün yine ikincil kullanımlara hizmet verecek ticaret sektörünün olacağı öngörülmektedir. Bu yerleşimlerin devamında ise “***Dilek Yarımadası - Büyük Menderes Deltası Millî Parkı***” bulunmakta olup bu alanların gelecekte de korunarak yapılaşmanın önüne geçileceği öngörülmektedir.

## **3.2. Güney Söke-Didim-Kuzey Milas (2. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi**

Bu bölgede de yer alan kıyı yapılarına bakıldığında yerleşim yerlerindeki kıyı yapıları farklı amaçlarda kullanılmaktadır. Bunlar;

### ***Rekreatif Amaçlı Dolgu Alanları;***

İkinci bölgede yer alan Söke, Didim ve Milas ilçelerinden kent merkezi kıyıda bulunan Didim ilçesinde; rekreatif amaçlı olarak kullanılan bir adet dolgu alanı bulunmaktadır. Altinkum plajının devamında yer alan 440 uzunluğunda 70 metreye varan genişlikte ve yaklaşık olarak 3 ha büyüklüğünde açık yeşil alan olarak kullanılan rekreatif amaçlı dolgu alanı bulunmaktadır.

### ***Ulaşım Kıyı Yapıları;***

İkinci bölgede ulaşım ve sanayi kıyı yapısı niteliğinde “Güllük Gemi Yanaşma Limanı – (Yük Limanı) ve TDİ Güllük Yolcu Limanı” bulunmaktadır.

### ***İskeleler;***

İkinci bölgede 121 adet iskele bulunmaktadır.

Harita 3:Güney Söke-Didim-Kuzey Milas (2. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları



### ***Balıkçılık Kıyı Yapıları;***

İkinci bölgede başta “Akbük Balıkçı Barınağı, Kıyıkışlacık Balıkçı Barınağı, Güllük Balıkçı Barınağı, Boğaziçi/Milas Balıkçı Barınağı” olmak üzere toplam 6 adet balıkçı barınağı, 7 adet balık çiftliği bulunmaktadır..

### ***Turizm Kıyı Yapıları;***

İkinci bölgede “Mandalıya Marina Yat Limanı, Egesu Güllük Marina, İasos Port Egesu Marina Yat Limanı, D-Marin Didim, Güllük Marina” olmak üzere toplam 5 adet marina bulunmaktadır.

### ***Yat İmalathanesi ve Çekek Yerleri;***

İkinci bölgede toplam 2 adet yat imalathanesi ve çekek yeri bulunmaktadır. Bunlardan biri “Maya Tatil Köyü Tekne Yanaşma Yeri” dir.

### ***Askeri Kıyı Yapıları;***

İkinci bölgede askeri kıyı yapısı bulunmamaktadır.

### ***Diğer Kıyı Yapıları;***

İkinci bölgede 79’u mahmuz, 49’u sahil dolgu yapısı, 2’si dalga kıran, 1’i deniz feneri olmak üzere toplamda 182 adet diğer kıyı yapıları yer almaktadır.

İkinci bölgenin kuzeyini Büyük menderes deltasının denize döküldüğü alanlar ve dalyanlar oluşturmakta olup herhangi bir yapılaşma mevcut değildir. Bu alanda öncelikli sektör balıkçılık olup, gelecekte de korunması gerektiği ön görülmektedir.

Didim ilçe merkezi ile Akbük mahallesinden yer aldığı orta bölgede ise rekreatif amaçlı kıyı kullanımları ile turizm amaçlı kıyı yapıları bulunmakta olup bu alanda öncelikli sektör ve gelecekteki öngörüler turizm ve ticaret olacağı yönündedir.

Bu bölgenin güneyinde yer alan Milas ilçesinin bir bölümünde kıyı alanlarında yer yer yapılaşmalar bulunmakta olup, Boğaziçi ile hava limanı arasında balıkçılık faaliyetleri gelişmiştir. Gelecekteki öncelikli sektör bu bölgede balıkçılık olup, kontrollü balıkçılık yapılması gerekmektedir.

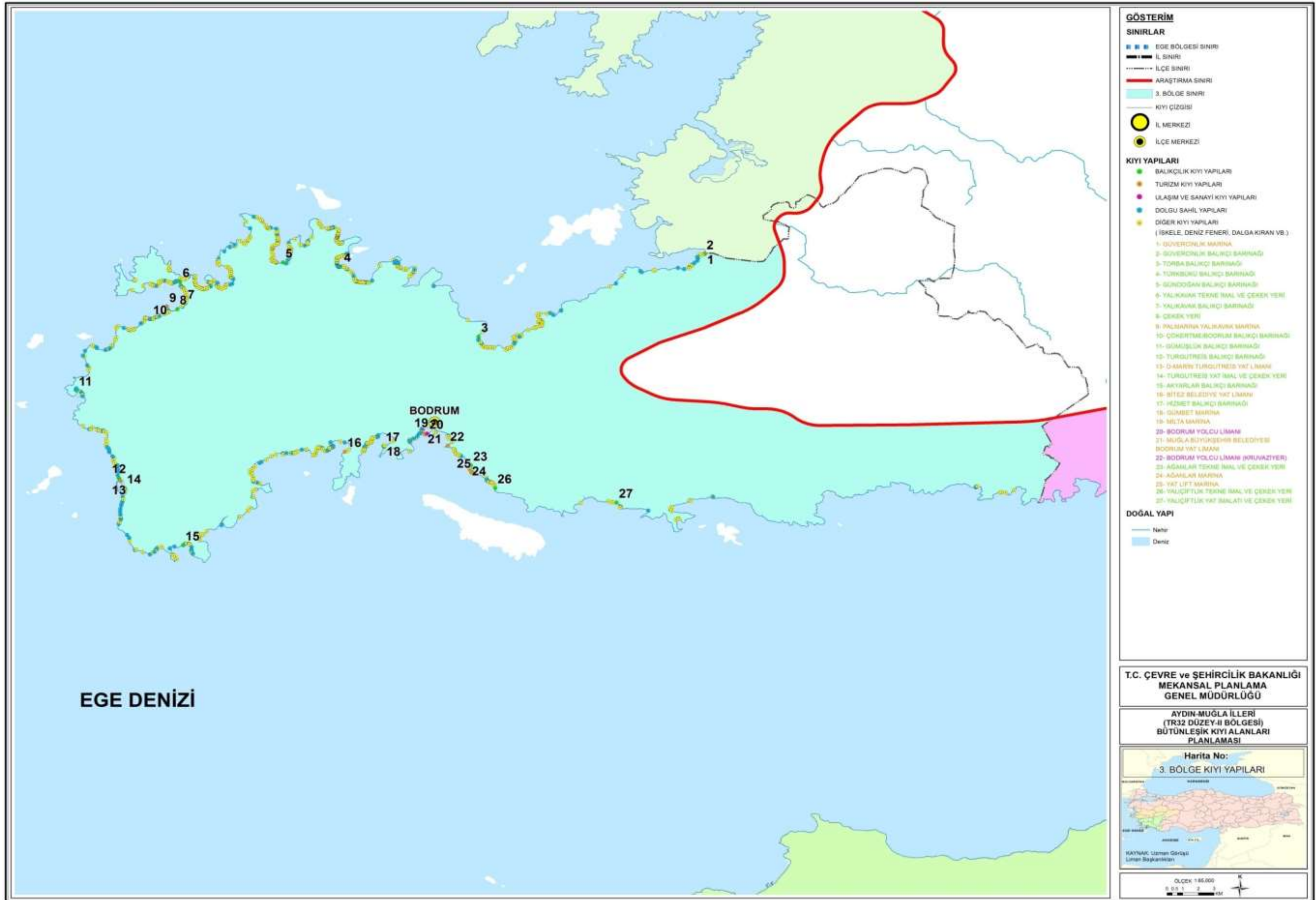
## **3.3. Bodrum (3. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi**

Bu bölgede de yer alan kıyı yapılarına bakıldığında yerleşim yerlerindeki kıyı yapıları farklı amaçlarda kullanılmaktadır. Bunlar;

### ***Rekreatif Amaçlı Dolgu Alanları;***

Üçüncü bölgede yer alan Bodrum ilçesi kent merkezi ve kıyıda bulunan Bitez ve Yalıkavak yerleşkelerinde rekreatif amaçlı olarak kullanılan 3 adet dolgu alanı bulunmaktadır.

Harita 4: Bodrum (3. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları





Yalıkavak Mahallesinde yer alan dolgu alanı İskele Caddesine cepheli olup; Palmarina Yat Limanının doğusunda yaklaşık 440 m uzunluğunda, 50 metre genişlikte ve 1.6ha'lık alana sahiptir. Söz konusu alan içerisinde yeme-içme yerleri, spor alanları vb. barındıran ve açık yeşil alan olarak kullanılan rekreatif amaçlı dolgu alanıdır.

Bitez Mahallesinde yer alan dolgu alanı Halilim Caddesine cepheli olup; yaklaşık 650 m uzunluğunda, 85 metre genişliğinde ve 2.7ha'lık alana sahiptir. Söz konusu alan içerisinde Bitez Belediyesi spor tesisleri vb. barındıran ve açık yeşil alan olarak kullanılan rekreatif amaçlı dolgu alanıdır.

Bodrum merkezde yer alan ve iki bölümden oluşan dolgu alanı Neyzen Tevfik Caddesine cephelidir. Birinci bölümdeki dolgu alanı yaklaşık 300 m uzunluğunda, 30 m genişliğinde ve 0.9ha'dır. Söz konusu alan içerisinde marina çarşısı, yat kulübü tesisleri vb. yer almakta olup, rekreatif amaçlı dolgu alanıdır.

İkinci bölümdeki dolgu alanı ise yaklaşık 550 m uzunluğunda, 20 m genişliğinde ve 0.9ha'dır. Tepecik mahallesinde bulunan söz konusu alan içerisinde ibadet alanı, spor tesisleri, yeme-içme vb. barındıran ve açık yeşil alan olarak kullanılan rekreatif amaçlı dolgu alanıdır.

#### ***Ulaşım Kıyı Yapıları;***

İkinci bölgede ulaşım ve sanayi kıyı yapısı niteliğinde Bodrum ilçe merkezinde "Bodrum Yolcu Limanı" bulunmaktadır.

#### ***İskeleler;***

Üçüncü bölgede 416 adet iskele bulunmaktadır.

#### ***Balıkçılık Kıyı Yapıları;***

Üçüncü bölgede " Torba Balıkçı Barınağı, Türkbükü Balıkçı Barınağı, Gündoğan Balıkçı Barınağı, Yalıkavak Balıkçı Barınağı, Turgutreis Balıkçı Barınağı, Akyarlar Balıkçı Barınağı, Güvercinlik Balıkçı Barınağı, Çökertme/Bodrum Balıkçı Barınağı, Gümbet/Bodrum Hizmet Balıkçı Barınağı" olmak üzere toplam 10adet balıkçı barınağı bulunmaktadır.

#### ***Turizm Kıyı Yapıları;***

Üçüncü bölgede toplam 9 adet marina, 1 adet kruvaziyer yolcu limanı bulunmaktadır. Bunlar " Yalıkavak Marina, D-Marin Turgutreis Marina, Bitez Belediye Yat Yanaşma Yeri, Bodrum Milta Marina, Muğla Büyükşehir Belediyesi Bodrum Yat Limanı, Yatlift, Aganlar Yat Çekek Yeri, Güvercinlik Tekne Yanaşma İskelesi, Bodrum Gümbet İskelesi, Bodrum Yolcu Limanı (Kruvaziyer)" dır.

#### ***Yat İmalathanesi ve Çekek Yerleri;***

Üçüncü bölgede 6 adet çekek yeri bulunmaktadır.

#### ***Askeri Kıyı Yapıları;***

Üçüncü bölgede askeri kıyı yapısı bulunmamaktadır.

### ***Diğer Kıyı Yapıları;***

Üçüncü bölgede 82'si mahmuz, 123'ü sahil dolgu yapısı, 2'si kıyı koruma, 1'i yunus parkı olmak üzere toplamda 357 adet diğer kıyı yapıları yer almaktadır.

Türkiye'nin en önemli turizm merkezleri arasında yer alan Bodrum ilçesi kent merkezinin güneyi kıyıların tamamı ya yapılaşmış ya da yapılaşma kararları getirilmiş alanlardan oluşmaktadır. Birçok turizm merkezinin bulunduğu bu bölgede kıyı ardı turizm kıyı yapıları, oteller, marinalar ve plajlardan oluşmaktadır. Öncelikli sektörün turizm olduğu bu bölgede gelecekte de turizm sektörünün olacağı öngörülmüştür.

Bodrum kent merkezinin doğusundaki kıyı alanları yapılaşmamış olup doğallığını korumaktadır. Ancak Bodrum çevresindeki yapılaşacak alanların yakın zamanda dolacak olmasından dolayı bu alanlar yapılaşma baskısı altında kalacaktır. Bu sebeple bu bölgenin uygulama planlarının öncelikli olarak yapılması gerekmektedir. Bu açıdan bakıldığında bu bölgede gelecekteki sektör öngörüsü olarak turizm olacağı düşünülmektedir.

### **3.4. Güney Milas-Menteşe-Ula-KuzeyMarmaris (4. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi**

Bu bölgede de yer alan kıyı yapılarına bakıldığında yerleşim yerlerindeki kıyı yapıları farklı amaçlarda kullanılmaktadır. Bunlar;

#### ***Rekreatif Amaçlı Dolgu Alanları;***

Dördüncü bölgede rekreatif amaçlı dolgu alanı bulunmamaktadır.

#### ***Ulaşım Kıyı Yapıları;***

Dördüncü bölgede ulaşım ve sanayi kıyı yapısı niteliğinde "Kemerköy Termik Santral Limanı – Yük Limanı " bulunmaktadır.

#### ***İskeleler;***

Dördüncü bölgede 69 adet iskele bulunmaktadır.

#### ***Balıkçılık Kıyı Yapıları;***

Dördüncü bölgede toplam2adet balıkçı barınağı, 1 adet balıkçı çiftliği bulunmaktadır. Bunlardan biri "Ören Balıkçı Barınağı" dir.

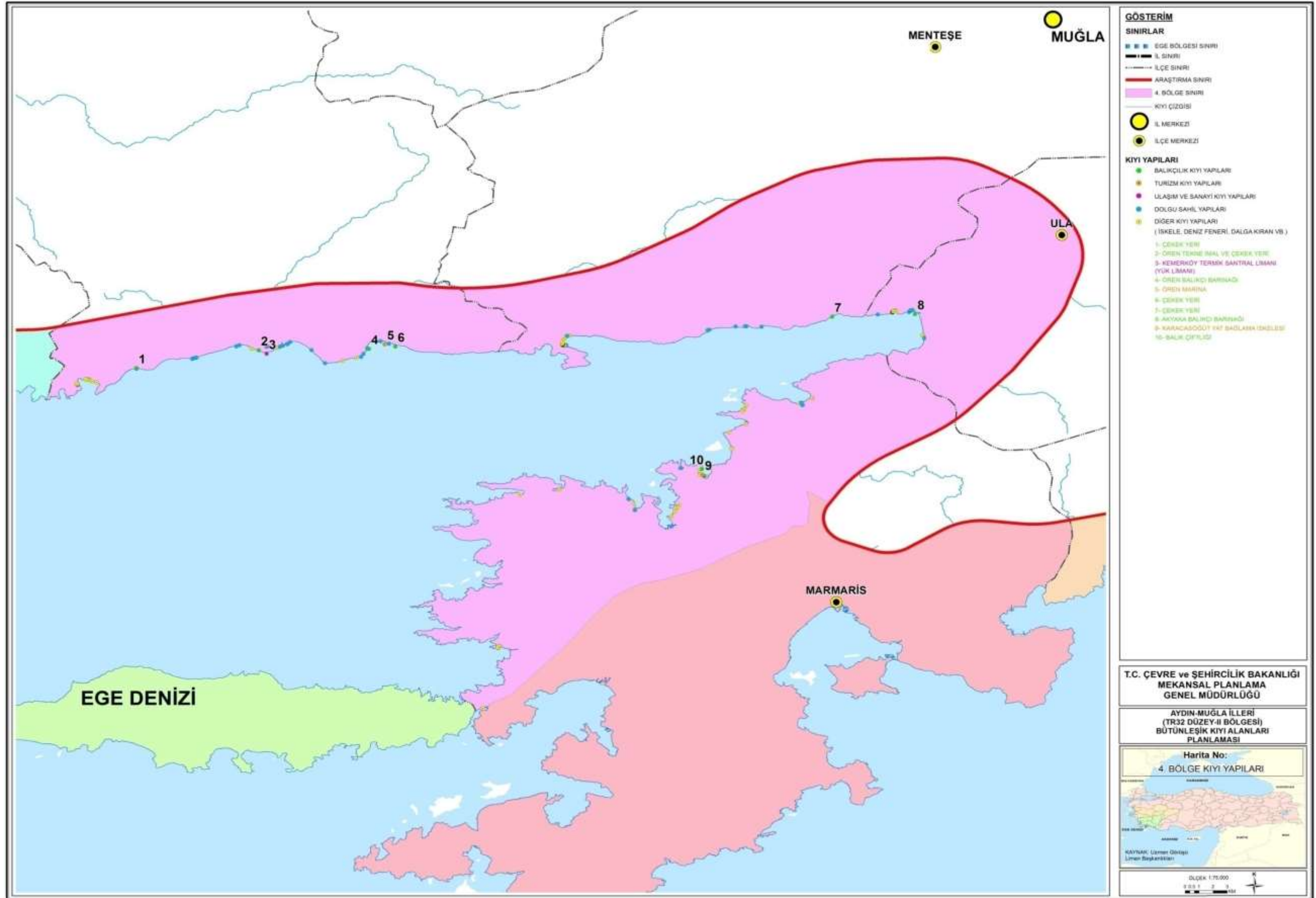
#### ***Turizm Kıyı Yapıları;***

Dördüncü bölgede " Ören Marina ve Karacasögüt Yat Bağlama İskelesi" olmak üzere toplam 2 adet marina bulunmaktadır.

#### ***Yat İmalathanesi ve Çekrek Yerleri;***

Dördüncü bölgede başta "Akyaka Yanaşma Yeri" olmaz üzere toplam4 adet çekrek yeri bulunmaktadır.

Harita 5: Güney Milas-Menteşe-Ula-Kuzey Marmaris (4. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları



### ***Askeri Kıyı Yapıları;***

Dördüncü bölgede askeri kıyı yapısı bulunmamaktadır.

### ***Diğer Kıyı Yapıları;***

Dördüncü bölgede 29'u mahmuz, 19'u sahil dolgu yapısı olmak üzere toplamda 135 adet diğer kıyı yapıları yer almaktadır.

Milas ilçesinin bir bölümü ile Marmaris İlçesinin bir bölümünün yer aldığı bu bölgenin büyük bir bölümünü Gökova ÖÇK Bölgesi oluşturmaktadır. Sahip olduğu doğal değerlerin korunması için bu bölgede öncelikli olarak 25.000, 5000 ve 1000 ölçekli imar planlarının hazırlanması gerekmektedir. Milas ilçesinin bulunduğu alanlarda öncelikli sektör tarım iken yat limanının yapılmasından sonra bu alanlarda öncelikli sektör tarımdan turizme doğru kaymış ve yakın gelecekte de bu bölgenin turizm faaliyetleri ile ön plana çıkacağı düşünülmektedir. Bunun dışındaki Akyaka yerleşiminin bulunduğu alanda turizm faaliyetleri gelişmiş ve gelecekte de bu yönde bir eğilim göstereceği düşünülmektedir.

## **3.5. Köyceğiz-Ortaca-Dalaman (5. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi**

Bu bölgede de yer alan kıyı yapılarına bakıldığında yerleşim yerlerindeki kıyı yapıları farklı amaçlarda kullanılmaktadır. Bunlar;

### ***Rekreatif Amaçlı Dolgu Alanları;***

Dördüncü bölgede rekreatif amaçlı dolgu alanı bulunmamaktadır.

### ***Ulaşım Kıyı Yapıları;***

Beşinci bölgede ulaşım ve sanayi kıyı yapısı bulunmamaktadır.

### ***İskeleler;***

Beşinci bölgede 35 adet iskele bulunmaktadır.

### ***Balıkçılık Kıyı Yapıları;***

Beşinci bölgede başta "Köyceğiz Balıkçı Barınağı" olmak üzere toplam 4 adet balıkçı barınağı bulunmaktadır.

### ***Turizm Kıyı Yapıları;***

Beşinci bölgede "Ekincik My Marina Yat Yanaşma Yeri" olmak üzere toplam 1 adet marina bulunmaktadır.

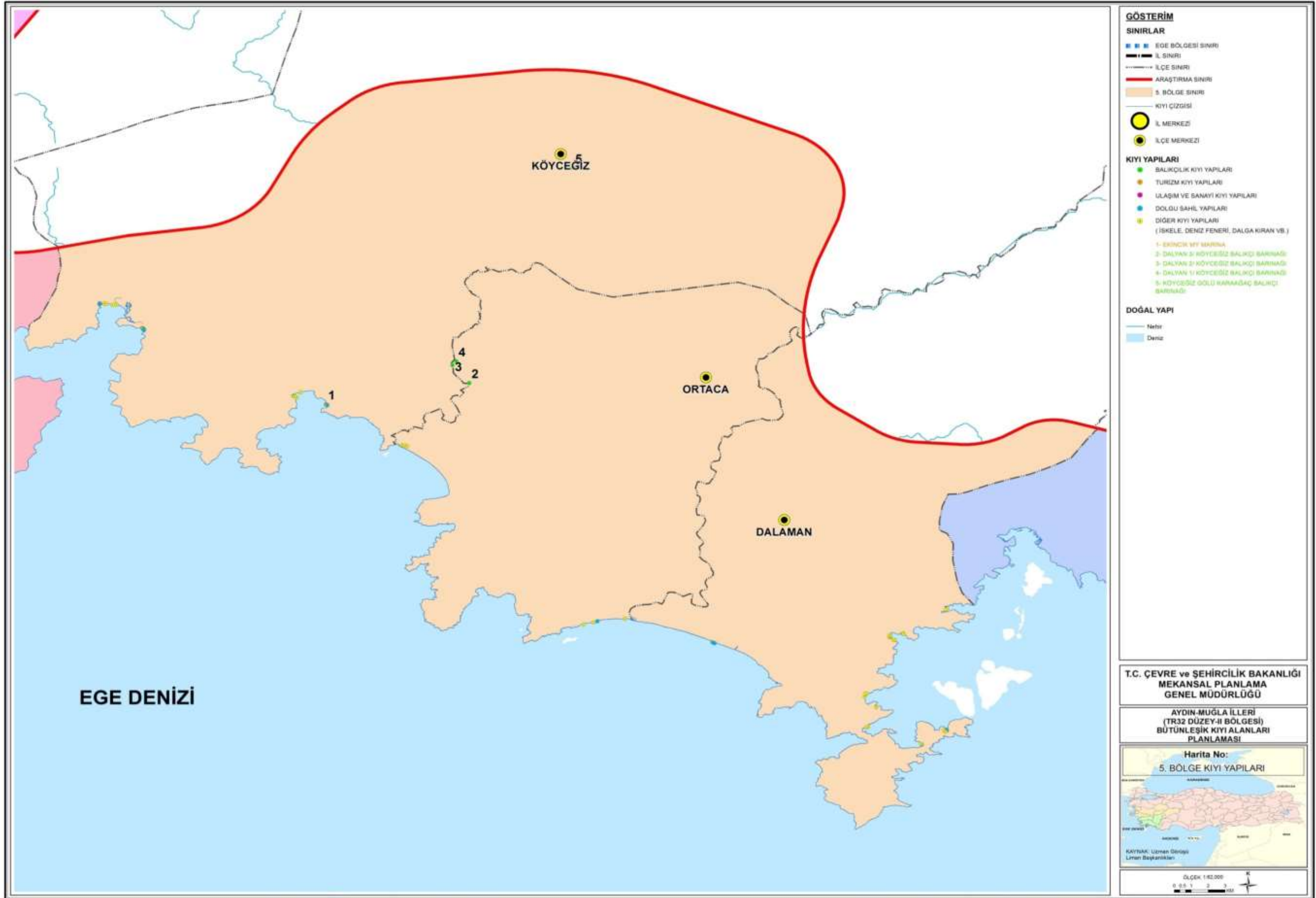
### ***Yat İmalathanesi ve Çekek Yerleri;***

Beşinci bölgede yat imalathaneleri ve çekek yeri bulunmamaktadır.

### ***Askeri Kıyı Yapıları;***

Beşinci bölgede askeri kıyı yapısı bulunmamaktadır.

Harita 6:Köyceğiz-Ortaca-Dalaman (5. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları



### ***Diğer Kıyı Yapıları;***

Beşinci bölgede 5'i mahmuz, 7'si sahil dolgu yapısı olmak üzere toplamda 14 adet diğer kıyı yapıları yer almaktadır.

Köyceğiz, Ortaca ve Dalaman ilçelerinin yer aldığı bu bölgede ilçe merkezleri kıyıda değil iç kesimlerde yer almaktadır. Bu da bu bölgede turizmin gelişmemesinin sebepleri arasında yer almaktadır. Kıyı alanları doğal karakterini korurken yakın gelecekte bu alanların turizm faaliyetleri için kullanılacak potansiyel turizm alanları olacağı ön görülmektedir. Şuan öncelikli sektör tarım iken, tarımsal faaliyetlerden yeterince gelir elde edemeyen insanlar arazilerinde turizm faaliyetlerine başlayacak ve gelecekteki öncelikli sektör turizm olacaktır.

### **3.6. Fethiye-Seydikemer (6. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi**

Bu bölgede de yer alan kıyı yapılarına bakıldığında yerleşim yerlerindeki kıyı yapıları farklı amaçlarda kullanılmaktadır. Bunlar;

#### ***Rekreatif Amaçlı Dolgu Alanları;***

Altıncı bölgede yer alan Fethiye ilçesi kent merkezi kıyısında bulunan dolgu alanı Cahit Gündüz Caddesine cepheli olup; yaklaşık 3 km uzunluğunda, 40 metre genişliğinde ve 11 ha'dır. Söz konusu alan içerisinde spor tesisleri, yeme-içme vb. barındıran ve açık yeşil alan olarak kullanılan rekreatif amaçlı dolgu alanıdır.

#### ***Ulaşım Kıyı Yapıları;***

Altıncı bölgede ulaşım ve sanayi kıyı yapısı niteliğinde "Göcek Mopak Limanı- Yük Limanı, Göcek Yolcu Limanı ve Fethiye Yolcu Limanı" bulunmaktadır.

#### ***İskeleler;***

Altıncı bölgede 51 adet iskele bulunmaktadır.

#### ***Balıkçılık Kıyı Yapıları;***

Altıncı bölgede 1adet balıkçı barınağı bulunmaktadır.

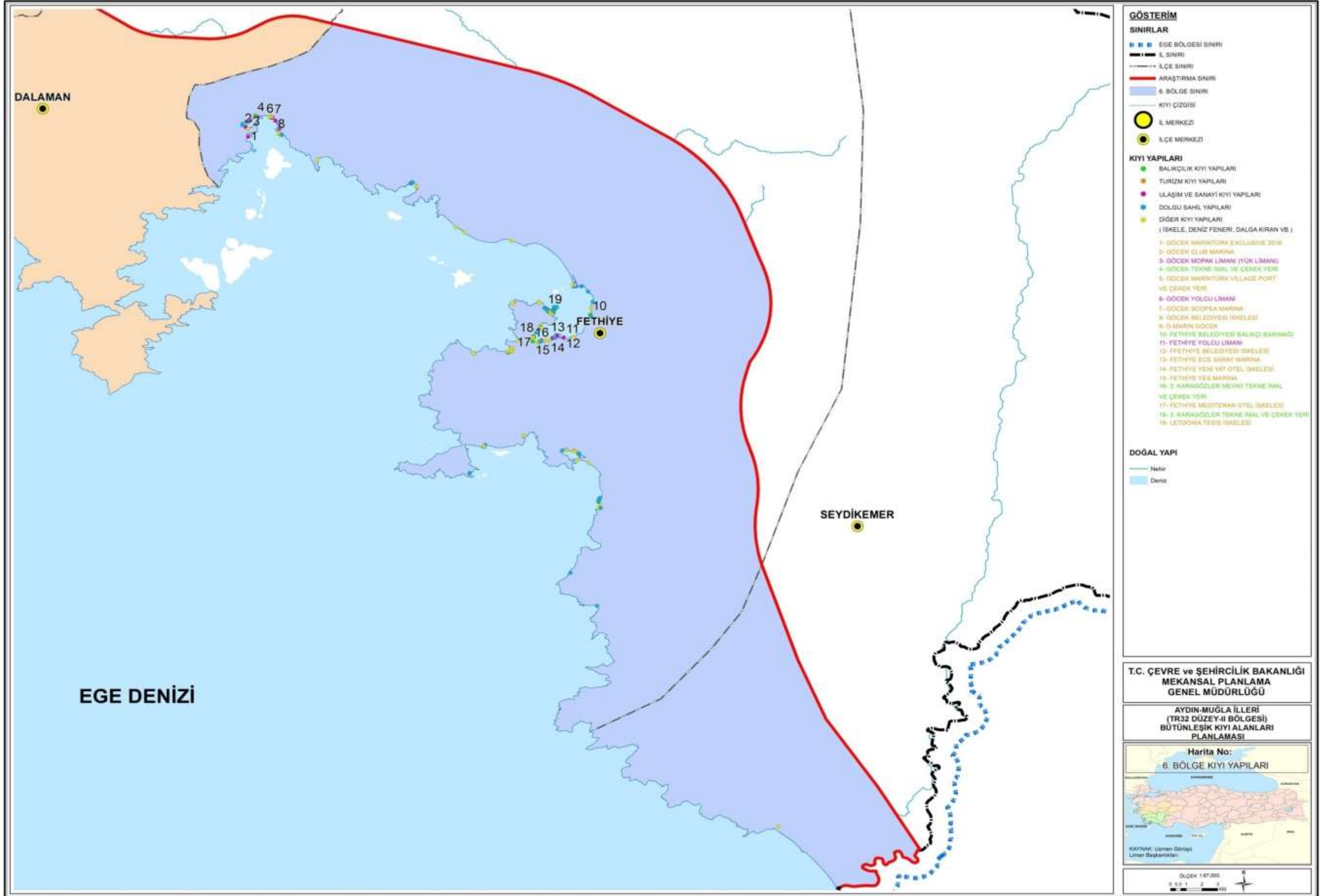
#### ***Turizm Kıyı Yapıları;***

Altıncı bölgede toplam 12 adet marina bulunmaktadır. Bunlar " Marinetürk Göcek Villiage Port, Göcek Marintürk Exclusive, Göcek Club Marina, Göcek Skopea Marina, Göcek Belediye İskelesi, D-Marin Göcek, Fethiye Belediye Yat Rıhtımı, Fethiye Ece Saray Marina, Fethiye Otel İskelesi, Letoonia Jetty, Yes Marina ve Mediterrian Otel İskelesi" dir.

#### ***Yat İmalathanesi ve Çekek Yerleri;***

Altıncı bölgede başta " Fethiye Küçük Tekne Yanaşma Yeri" olmak üzere toplam 3 adet çekek yeri bulunmaktadır.

Harita 7:Fethiye-Seydikemer (6. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları



### ***Askeri Kıyı Yapıları;***

Altıncı bölgede askeri kıyı yapısı bulunmamaktadır.

### ***Diğer Kıyı Yapıları;***

Altıncı bölgede 21'i mahmuz, 26'sı sahil dolgu yapısı olmak üzere toplamda 116 adet diğer kıyı yapıları yer almaktadır.

Büyük bir bölümünü Patarave Fethiye-Göcek ÖÇK Bölgesinin oluşturduğu bu bölgede aynı zamanda Türkiye'nin önemli turizm merkezleri arasında yer alan Fethiye ilçesi bulunmaktadır. Bu bölgedeki kıyı alanlarının büyük bir bölümü doğal karakterini korurken, kent merkezinin bulunduğu alanlarda kıyıları dolgu yapılarak doğal karakterini kaybetmiştir. Bu bölgedeki kıyıların ulaşımın güç olması ve dik kıyıların fazla olmasından dolayı gelecekte de bu alanların korunacağı öngörülmektedir. Bu bölgede öncelikli sektör turizm olup, gelecekte de bu özelliğini koruyacaktır.

## **3.7. Datça (7. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi**

Bu bölgede de yer alan kıyı yapılarına bakıldığında yerleşim yerlerindeki kıyı yapıları farklı amaçlarda kullanılmaktadır. Bunlar;

### ***Rekreatif Amaçlı Dolgu Alanları;***

Yedinci bölgede yer alan Datça ilçesi kent merkezi kıyısında bulunan dolgu alanı Kumluk yoluna cepheli olup; yaklaşık 220 m uzunluğunda, 15 metre genişliğinde ve 0.4ha'lık alana sahip olan rekreatif amaçlı dolgu alanıdır.

### ***Ulaşım Kıyı Yapıları;***

Yedinci bölgede ulaşım ve sanayi kıyı yapısı niteliğinde "Datça Yolcu Limanı" bulunmaktadır.

### ***İskeleler;***

Yedinci bölgede 24 adet iskele bulunmaktadır.

### ***Balıkçılık Kıyı Yapıları;***

Altıncı bölgede "Palamutbükü Balıkçı Barınağı, Datça Balıkçı Barınağı" olmak üzere toplam 4 adet balıkçı barınağı bulunmaktadır.

### ***Turizm Kıyı Yapıları;***

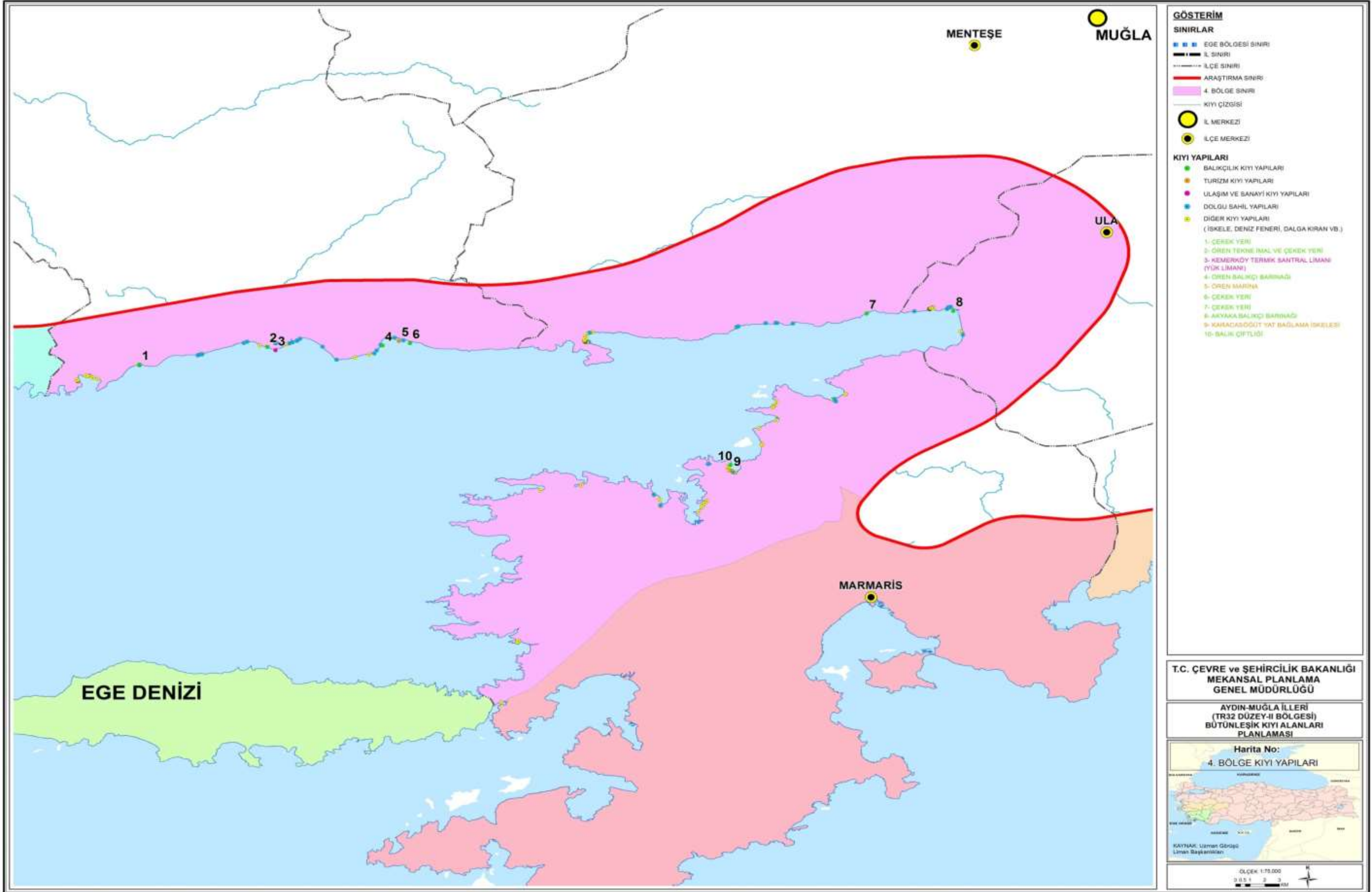
Yedinci bölgede " Tali Yat Limanı ve Azganlı Yat Limanı" olmak üzere 2 adet marina bulunmaktadır.

### ***Yat İmalathanesi ve Çekek Yerleri;***

Yedinci bölgede "Mesudiye/Datça Küçük Tekne Yanaşma Yeri" bulunmaktadır.



Harita 8:Datça (7. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları



### ***Askeri Kıyı Yapıları;***

Yedinci bölgede askeri kıyı yapısı bulunmamaktadır.

### ***Diğer Kıyı Yapıları;***

Yedinci bölgede 11'i mahmuz, 9'u sahil dolgu yapısı olmak üzere toplamda 27 adet diğer kıyı yapıları yer almaktadır.

Bu bölgenin tamamı Datça –Bozburun ÖÇK Bölgesi içinde olup, yapılaşması kısıtlıdır. Bu sebeple bu bölgede daha çok tarım ve butik otelcilik faaliyetleri gelişmiştir. Kıyıların tamamına yakını doğal halini korumaktadır. Gelecekte de bu bölgenin butik otelciliğin gelişeceği, tarımın öncelikli sektör olacağı ön görülmektedir.

## **3.8. Güney Marmaris (8. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Alanları Kullanımı ve Gelişimi**

Bu bölgede de yer alan kıyı yapılarına bakıldığında yerleşim yerlerindeki kıyı yapıları farklı amaçlarda kullanılmaktadır. Bunlar;

### ***Rekreatif Amaçlı Dolgu Alanları;***

Sekizinci bölgede yer alan Marmaris ilçesi kent merkezi ve kıyıda bulunan İçmeler yerleşkesinde rekreatif amaçlı olarak kullanılan 3 adet dolgu alanı bulunmaktadır.

Güney Marmaris bölgesinde yer alan İçmeler yerleşkesi kent merkezi kıyısında bulunan dolgu alanı Gezi Yolu Caddesine cepheli olup; yaklaşık 1 km uzunluğunda, 45 metre genişliğinde ve 3.4ha'lık alana sahip olan rekreatif amaçlı dolgu alanıdır.

Marmaris merkezde yer alan ve iki bölümden oluşan dolgu alanı ise Kemal Seyfettin Elgin Bulvarına cephelidir. Birinci bölümdeki dolgu alanı yaklaşık 550 m uzunluğunda, 25 m genişliğinde ve 1.3ha'dır. Söz konusu alan rekreatif amaçlı kullanılan dolgu alanıdır.

İkinci bölümdeki dolgu alanı ise yaklaşık 150 m uzunluğunda, 40 m genişliğinde ve 0.6ha'dır. Söz konusu alan içerisinde spor tesisleri, yeme-içme vb. barındıran ve açık yeşil alan olarak kullanılan rekreatif amaçlı dolgu alanıdır.

### ***Ulaşım Kıyı Yapıları;***

Sekizinci bölgede ulaşım ve sanayi kıyı yapısı niteliğinde "Marmaris Yolcu Limanı" bulunmaktadır.

### ***İskeleler;***

Sekizinci bölgede 209 adet iskele bulunmaktadır.

### ***Balıkçılık Kıyı Yapıları;***

Sekizinci bölgede "Bozburun Balıkçı Barınağı" bulunmaktadır.

### ***Turizm Kıyı Yapıları;***

Sekizinci bölgede toplam 7 adet marina, 1 adet kruvaziyer liman bulunmaktadır. Bunlar “ Martı Marina, Selimiye Yat Yanaşma Yeri, Marmaris Netsel Marina, Kumlubükü Yat Kulübü, Marmaris Yat Marina, Albatros Marina, Pupa Marina” dır.

#### ***Yat İmalathanesi ve Çekrek Yerleri;***

Sekizinci bölgede toplam 8 adet çekrek yeri bulunmaktadır.

#### ***Askeri Kıyı Yapıları;***

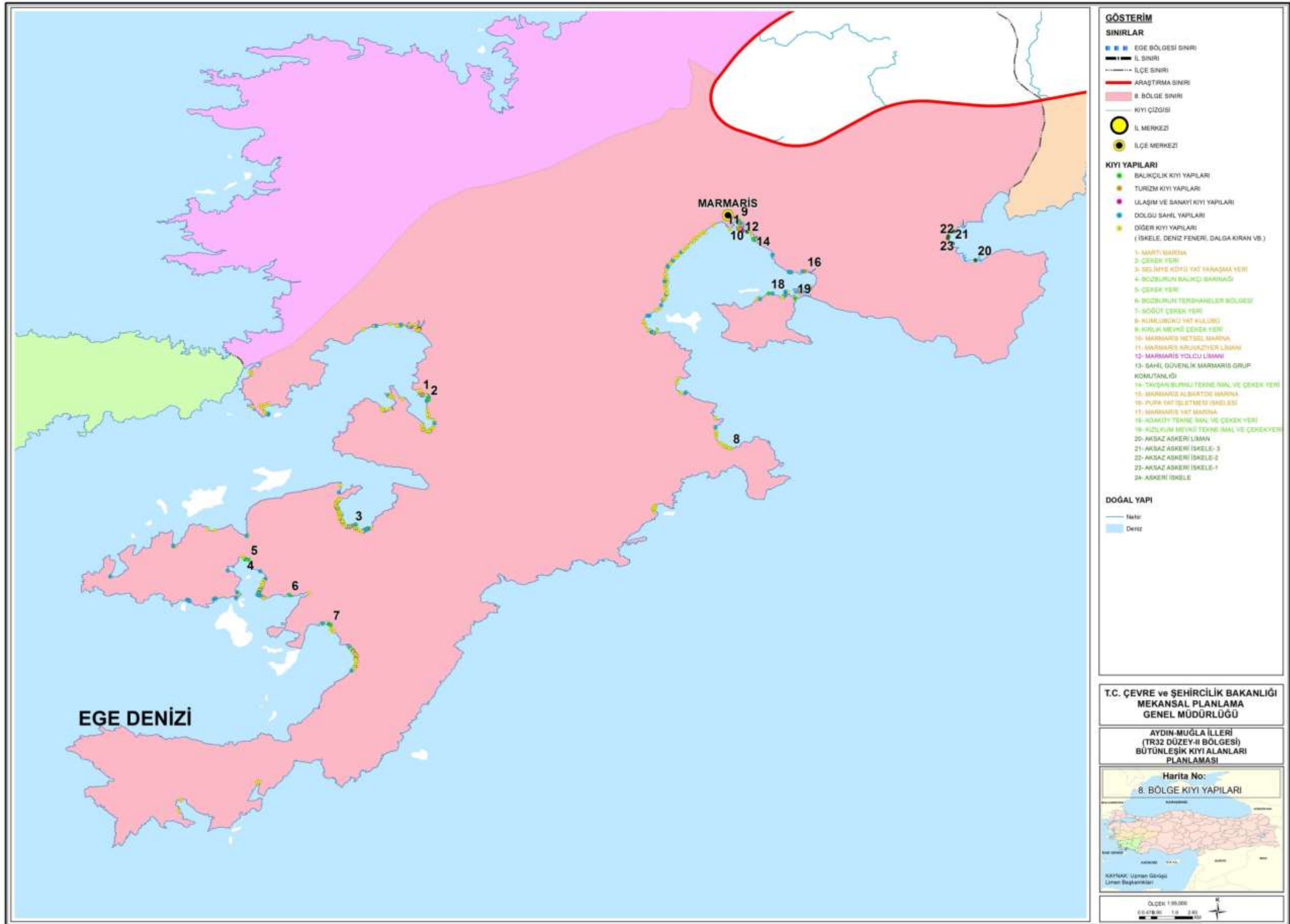
Sekizinci bölgede yer alan Marmaris ilçesinde “ Sahil Güvenlik Marmaris Grup Komutanlığı ve Aksaz Askeri Liman” yapıları yer almaktadır.

#### ***Diğer Kıyı Yapıları;***

Sekizinci bölgede 26’sı mahmuz, 61’i sahil dolgu yapısı, 1’i helikopter pisti, 1’i yunus parkı olmak üzere toplamda 113 adet diğer kıyı yapıları yer almaktadır.

Bu bölgenin bir kısmını Datça –Bozburun ÖÇK Bölgesi, bir kısmını Aksaz Askeri bölgesi ve geri kalan kısmını da Marmaris kent merkezi oluşturmaktadır. Öçk bölgesinin bulunduğu kıyı alanlarında doğal karakterleri korunurken, askeri bölge ve Marmaris kent merkezinin bulunduğu alanlarda dolgu planları yapılarak hayata geçirilmiştir. Türkiye’nin önemli turizm merkezleri arasında yer alan Marmaris ilçesinde öncelikli sektör turizm iken, yakın gelecekte de bu durumun devam edeceği düşünülmektedir.

Harita 9: Güney Marmaris (8. Bölge) Bölgesindeki Kıyı Yapıları



## 4. YÜRÜRLÜKTEKİ İMAR PLANLARI

### 4.1. AMD Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

Araştırma alanında; planlama hiyerarşisinde en üst basamakta olan 09.03.2011 tarihinde onaylanan "Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı" bulunmaktadır. Yürürlükteki çevre düzeni planı aşağıda sunulmuş olup, bu planda değişik tarihlerde 7 adet çevre düzeni planı değişikliği yapılmıştır.

1. 09.03.2011 tarihinde onaylanan "Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı" nın M18, M19, M20, M21, M22, N18, N19, N20, O18, O19, O20, O21, O22, O23, P 22 no'lu paftalarında (Değişiklik Gerekçe Raporu, Değişiklik Listesi) 11.11.2008 tarih ve 27051 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik", 4856 sayılı Kanun'un 2 (h) ve 10 (c) maddeleri ile 2872/5491 sayılı Kanun'un 9 (b) maddesi uyarınca 05.07.2011 tarihinde değişiklik yapılmıştır. Bu değişik aşağıdaki konuları içermektedir.
  - a. Ortakent-Yahşi Belediye Başkanlığı sınırları içinde yer alan 18.03.2011 tarih ve 32 sayılı Belediye Meclisi kararı ile kesinleşen Bodrum-Turgutreis Karayolu yeni güzergahına ait imar planı ile koruma amaçlı imar planının ÇDP de gösterilmesi,
  - b. Gökova ÖÇK Bölgesi sınırının düzeltilmesi ve Pamukkale ÖÇK Bölgesi'nin ÇDP ye işlenmesi,
  - c. Ören Belediye Başkanlığı'nın yazısında belirtilen 31.03.1993'de İzmir II. Nolu KTVKK tarafından onaylanmış olan 1/1.000 ölçekli uygulama imar planının, 09.10.1992 tarih ve 99 no'lu meclis kararı ile onaylanmış 1/1.000 ölçekli uygulama imar planının ve 1/25.000 Ölçekli Gökova Kıyı Kesimi ÇDP doğrultusunda 10.10.2008 tarih ve 71 no'lu meclis kararı ile onaylanmış 1/1.000 ölçekli uygulama imar planının ÇDP ye işlenmesi.
  - d. Karaçulha Belediye Başkanlığı'nın yazısında belirtilen Bakanlığımızdan tahsisli 64000 m2 ağaçlandırılacak alanın, belediyeye tahsisli hal alanının ve ilköğretim tesisi alanının ÇDP ye işlenmesi.
  - e. Ortaca, Fevziye Köyü, Uzunçayır Mevkii'nin köy yerleşik alanının 25.08.2009 onaylı ÇDP de olduğu gibi gösterilmesi.
  - f. 12.10.2009 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile daraltılan Saklıkent Milli Parkı sınırının ÇDP düzeltilmesi.
  - g. Ortaca, Ekşilyurt Köyü'nün mahalle olarak belediyeye bağlandığı ve 25.08.2009 ÇDP deki hali ile ÇDP de gösterilmesi.
  - h. Muğla, Beldibi Belediye sınırının düzeltilmesi.
  - i. Datça-Bozburun Yarımadası ve Bodrum Yarımadasında değişen doğal sit alanı sınırlarının ÇDP de düzeltilmesi.
  - j. Dalaman, Kapukargın Köyü'nün yerleşme alanlarının 25.08.2009 onaylı ÇDP de olduğu gibi gösterilmesi.
  - k. Kuşadası Çamlıman Turizm Merkezi sınırının ÇDP de düzeltilmesi.
  - l. Bodrum İlçesi Doğal Sit alanları sınır ve derecelerine ilişkin 7073, 7074, 7074, 7076, 7077, 7078, 7079, 7080, 7081, 7082, 7083 sayılı tescil kararlarının ÇDP de düzenlenmesi.
2. "Muğla, Bodrum Yalıkavak-Gündoğan-Göltürbükü Turizm Merkezi" sınırının gösterilmesine ilişkin Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği (N18 Paftası) 26.12.2012 tarihinde onaylanmıştır.

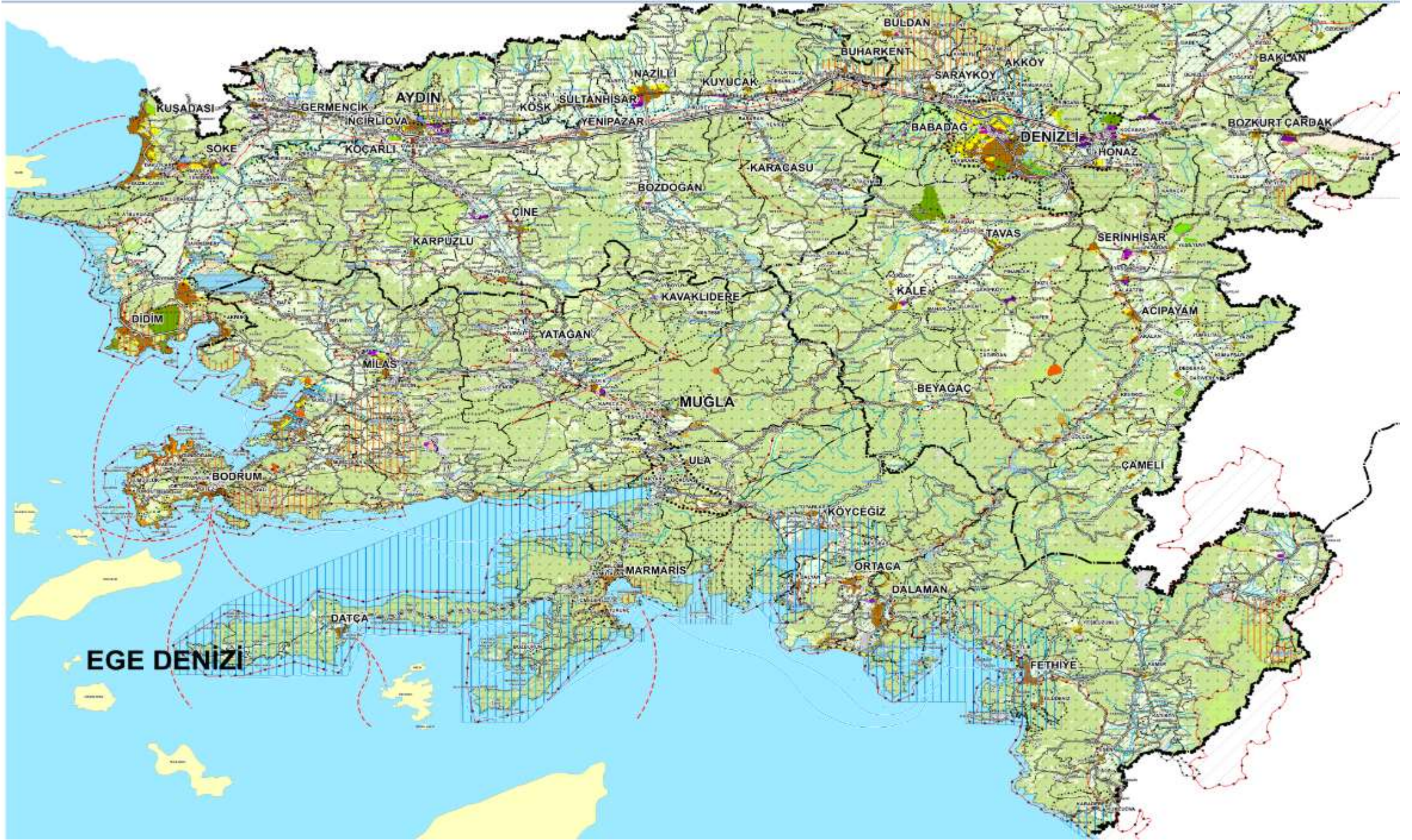
3. *Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği (M18 ve M19 Paftaları) 25.03.2015 tarihinde onaylanmıştır.Bu plan değişikliği araştırma alanı dışında yer almaktadır.*
4. *Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği (M22 Paftası ve Plan Değişikliği Gerekçe Raporu) 22.01.2016 tarihinde onaylanmıştır.Bu plan değişikliği araştırma alanı dışında yer almaktadır.*
5. *Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği (M19 Paftası ve Plan Değişikliği Gerekçe Raporu) 04.08.2016 tarihinde onaylanmıştır.Bu plan değişikliği araştırma alanı dışında yer almaktadır.*
6. *Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği(L22, M18, M19, M23,N18, N19, N20, N22, O20, O21 Paftaları, Lejand, Plan Açıklama Raporu, Plan Hükümleri ve Plan Değişikliği Gerekçe Raporu) 644 Sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 7.maddesi uyarınca Bakanlık Makamı'nın Olur'u ile 26.12.2016 tarihinde onaylanmıştır.Bu plan değişikliği aşağıdaki konuları içermektedir.*
  - a. *Aydın İli, Didim İlçesi, Akyeniköy Yerleşmesi'nde önerilen kentsel gelişme alanları ile Sarıkemer Yerleşmesi'nde önerilen kentsel gelişme alanları ve Söke İlçesi'nin güneydoğusundaki havaalanı lekesi;*
  - b. *Muğla İli, Milas İlçesi Kıyıkışlacık Yerleşmesi'nin doğusundaki kentsel yerleşme alanı lekesi, güneyindeki turizm lekesi ve kuzeydoğusundaki golf alanı lekesi;*
  - c. *Güllük Körfezi, Ziraat Yarımadası'ndaki turizm lekesi, beş adet yat limanı sembolü,*
  - d. *Boğaziçi Tuzlası Sulak Alanı'nın kıyı kesimindeki kentsel gelişme alanı lekesi ve makilik-fundalık alan,*
  - e. *Ortaca İlçesi güneyindeki ekoturizm alanı plan kararı; Bodrum İlçesi'nde üç adet yat limanı sembolü;*
  - f. *Marmaris İlçesi, Bozburun Yat Limanı; Dalaman İlçesi Yat Limanı; Köyceğiz İlçesi, Ekincik Yat Limanı; Denizli İli, Bozkurt İlçesi kuzeyinde sanayi ve depolama alanı lekesi;*
  - g. *plan hükümlerinin mesire alanlarına ilişkin 4.47 numaralı tanımı, TOKİ faaliyetlerine ilişkin*
  - h. *7.43 numaralı hükmü, 7.44. numaralı genel hükmü, sanayi alanlarına ilişkin 8.2.1.9. numaralı hükmü,*
  - i. *Bodrum-Bitez Özel Planlama Alanı'na ilişkin 8.3.1. numaralı hükmü ve plan açıklama raporunun 25. sayfasının Söke Havalimanı plan kararına ilişkin kısmının ve Plan'ın nüfus ve sektörel projeksiyonlarının iptaline karar verilmiştir.*
  - j. *Bununla birlikte Aydın, Didim, 75. Yıl Sanayi Sitesi Kooperatifi'nin 09.10.2015 tarihli yazısı ile iletilen Aydın İli, Didim İlçesi, Akbük Karayolu güneyinde tapunun 1108 numaralı parselinde kayıtlı alanda 75. Yıl Sanayi Sitesi'ne tahsis edilen, turizm bölgesi sınırları dışına çıkarılmış yaklaşık 30 hektarlık alanın içerisinde küçük sanayi sitesi alanlarının yer alabileceği "kentsel servis alanı" olarak planlanması ve turizm bölgesi sınırlarının düzeltilmesi talebi;*
  - k. *İller Bankası Anonim Şirketi'nin 13.10.2016 tarihli ve 25104 sayılı yazısı ile iletilen Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda yaklaşık olarak "makilik-fundalık-çalılık alan" olarak tanımlı Aydın İli, Kuşadası İlçesi, Türkmen*

*Mahallesi'nde tapunun 402 ada, 8 numaralı parselinde kayıtlı alanın "tercihli kullanım alanı" olarak planlanması talebi,*

*7. Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği (N19, O23 Plan Paftaları, Plan Hükümleri ve Plan Değişikliği Gereke Raporu) 644 Sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nun Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 7.maddesi uyarınca Bakanlık Makamı'nın Olur'u ile 15.05.2017 tarihinde onaylanmıştır. Bu plan değişikliği aşağıdaki konuları içermektedir.*

- a. 26.12.2016 tarihinde onaylanan Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'ne (ÇDP) İl Müdürlüklerinden gelen ve doğrudan Bakanlığımıza iletilen 37 adet itirazın değerlendirilmesi sonucunda; mahkeme kararlarının İsas Ören Yerinin güney batısındaki turizm tesisi alanları ile Kıyıkışlacık Mahallesi'nin doğusundaki kentsel gelişme alanlarını kapsamadığı, Muğla Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın 08.02.2017 tarihli ve 13098 sayılı yazısı ile 06.10.2016 tarihli 29849 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak Muğla Eren Dağı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi olarak statüsü değiştirilen ve sınırları daraltılan Muğla Seki Eren Dağı Kış Sporları Turizm Merkezi'ne yönelik düzenleme yapılmasının istendiği, ÇDP'nin 8.34 Bodrum İlçesi Özel Plan Hükümleri başlığı altında yer alan 8.34.4, 8.34.6.2 ve 8.34.6.3 plan hükümleri içerisinde atıfta bulunulan plan hükümlerinde numaralandırılma hatalarının yapıldığı hususları tespit edilmiştir. Bununla birlikte Danıştay 6. Dairesi'nin 2015/7166 esasına kayden açılan davada ÇDP'nin 8.1.1.3 uygulama hükmünün yürütmesinin durdurulmasına karar verilmiştir.*

Harita 10 : AMD Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı



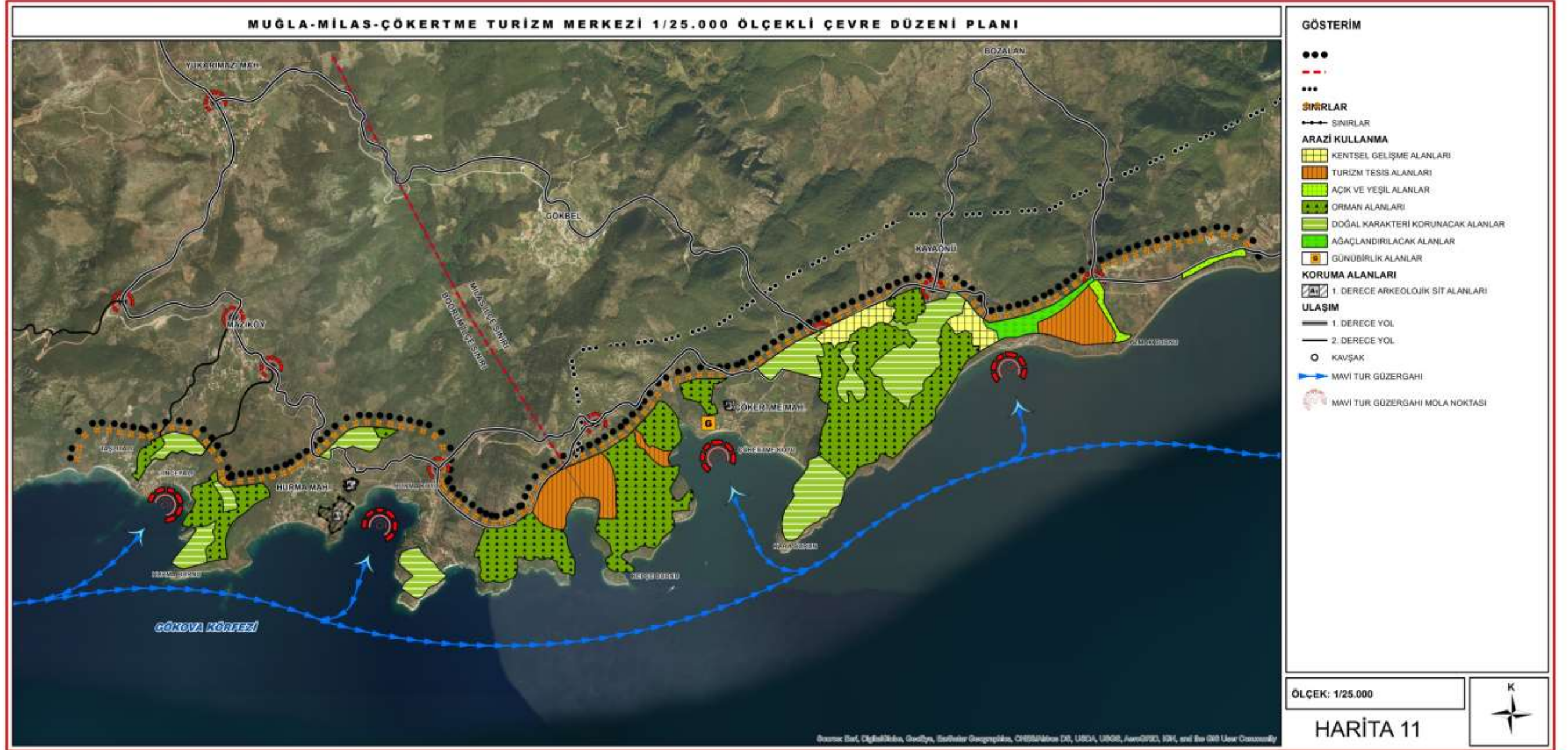


#### 4.2. 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları

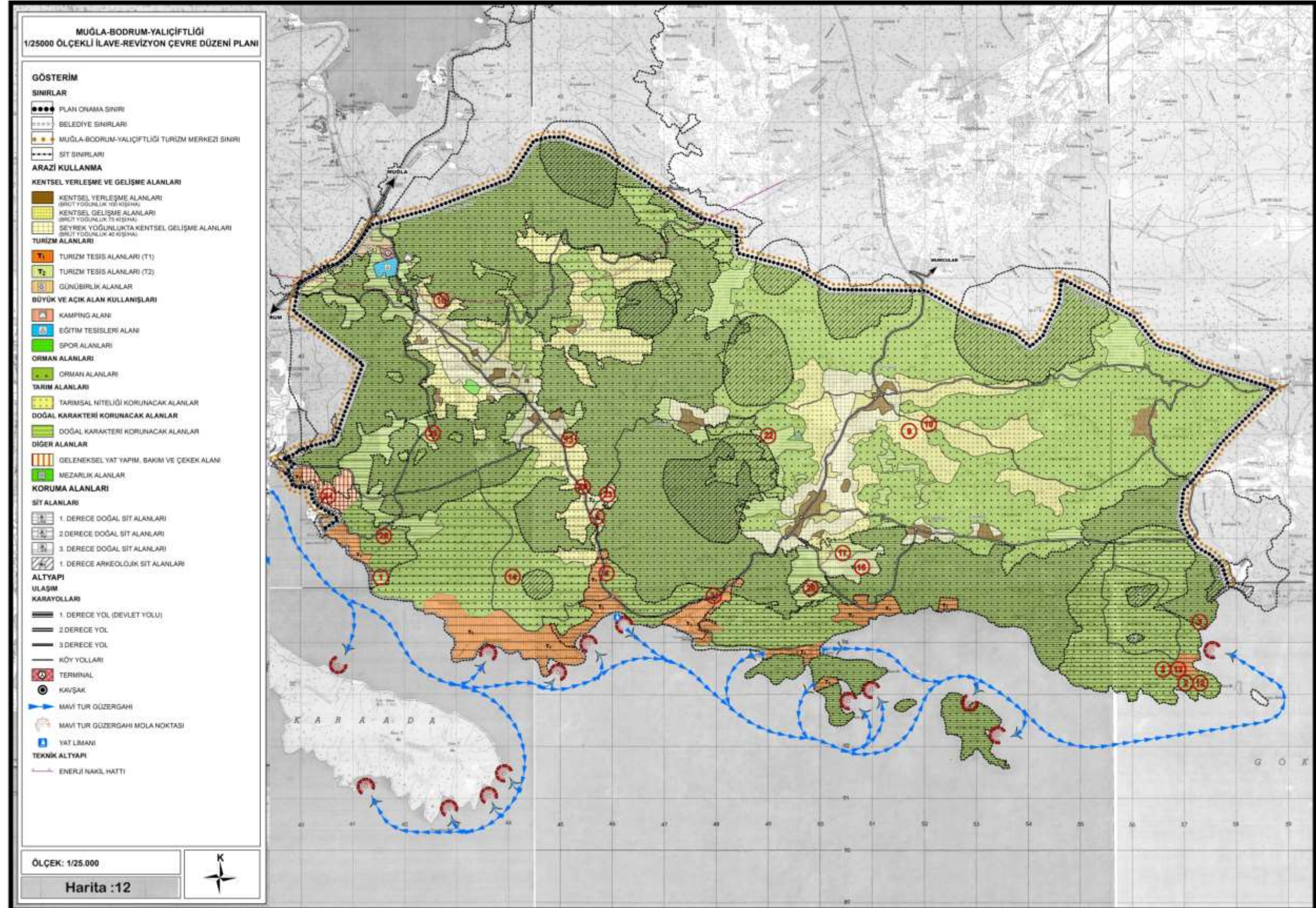
Araştırma alanında; 6 adet 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı bulunmakta olup bunların 4 tanesine ulaşılmıştır. Bu planlar aşağıda verilmiştir.

1. Bakanlık Makamı'nın 24.04.2014 tarih ve 6481 sayılı Olur'u ile onaylı “*Muğla-Milas Çökertme Turizm Merkezi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı*”(Bkz. **Harita 11**)
2. Bakanlık Makamı'nın 04.06.2014 tarih ve 9072 sayılı Olur'u ile onaylı “*Dalaman - Ortaca 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı*”, (**Bu plana ulaşılamamıştır**)
3. Bakanlık Makamı'nın 03.12.2013 tarih ve 18868 sayılı Olur'u ile onaylı “*Muğla-Bodrum-Yalıçiftliği 1/25.000 Ölçekli İlave-Rezilyon Çevre Düzeni Planı*”(Bkz. **Harita 12**)
4. *Muğla-Bodrum-Türkbükü Doğusu Turizm Merkezi Çomça Mevkii 1/25.000 Ölçekli İlave Çevre Düzeni Planı*” (**Bkz. Harita 13**)
5. Bakanlık Makamı'nın 01.08.2013 tarih ve 11999 sayılı Olur'u ile onaylı “*Muğla-Bodrum-Yalıkavak Beldesi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı*” (**Bkz. Harita 14**)
6. Bakanlık Makamı'nın 23.10.2013 tarih ve 16279 sayılı Olur'u ile onaylı “*Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi Çevre Düzeni Planı*”(Bu plana ulaşılamamıştır)

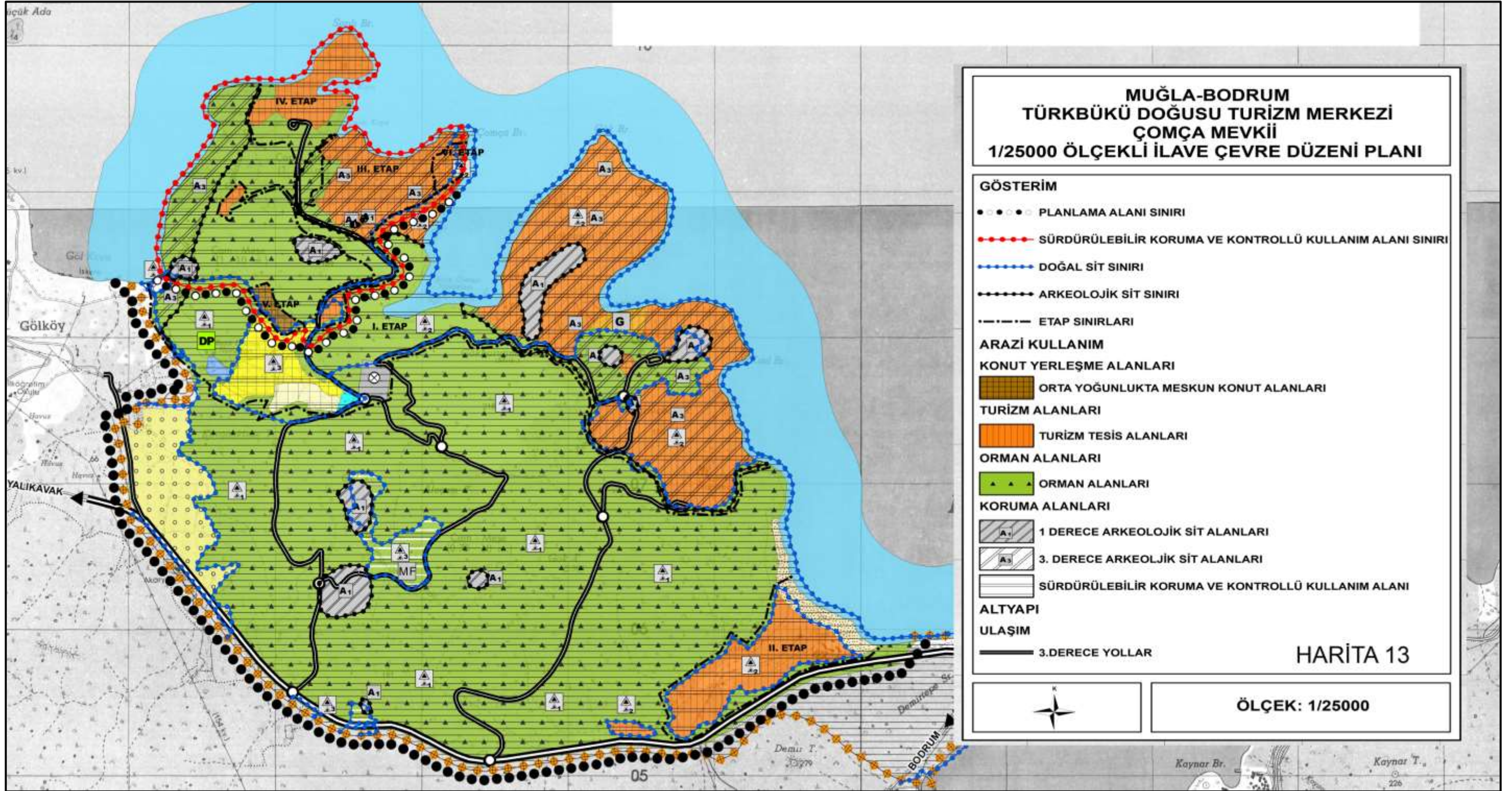
Harita 11: Muğla-Milas-Çökertme Turizm Merkezi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı



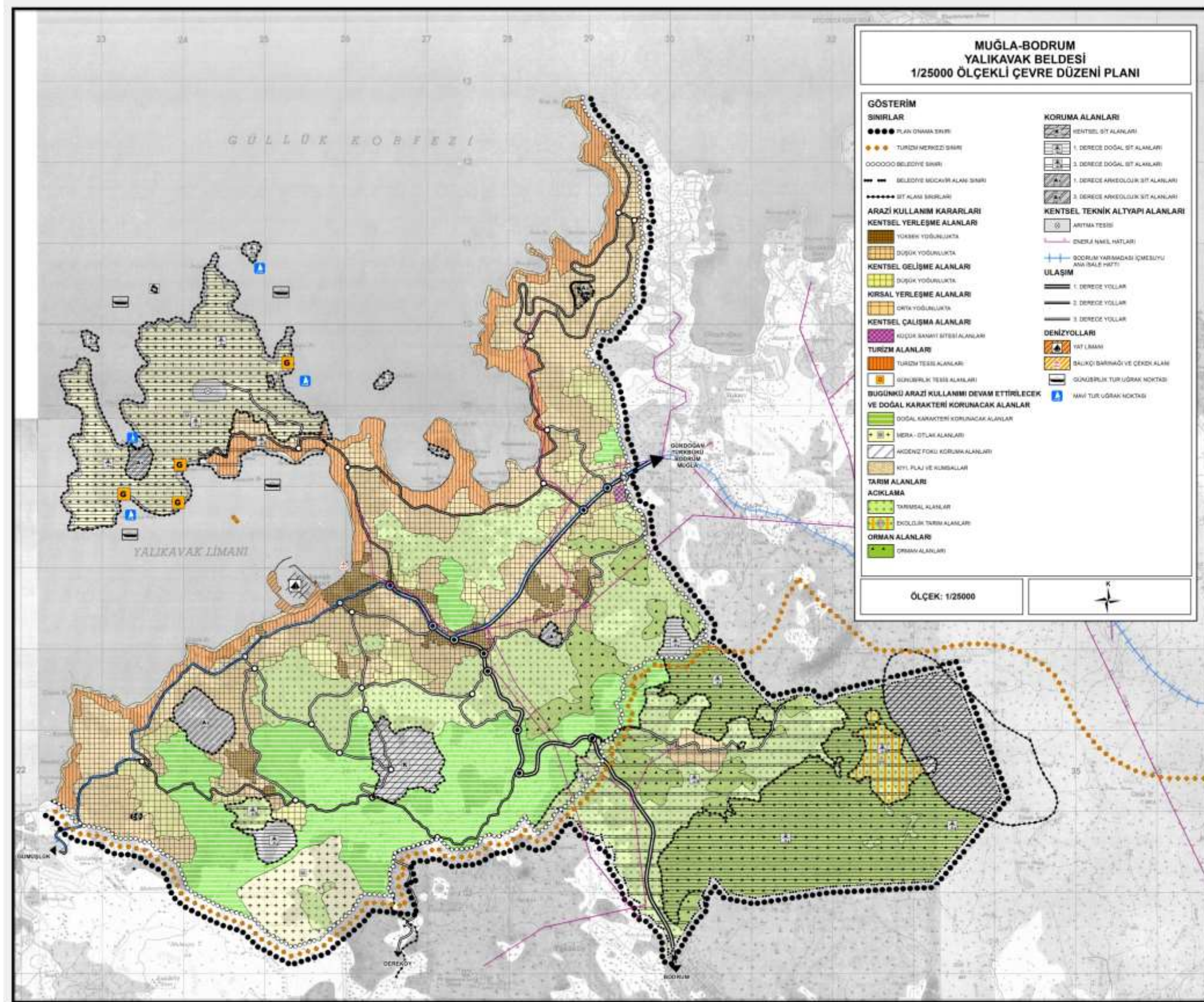
Harita 12: Muğla-Bodrum-Yalıçiftliği 1/25.000 Ölçekli İlave-Revizyon Çevre Düzeni Planı



Harita 13: Muğla-Bodrum-Türkbükü Doğusu Turizm Merkezi Çomça Mevkii 1/25000 Ölçekli İlave Çevre Düzeni Planı



Harita 14: Muğla-Bodrum-Yalıkavak Beldesi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı



Harita 15: Muğla İli 1/25000 Ölçeki Nazım İmar Planı



### 4.3. Nazım İmar Planları

#### 4.3.1. 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları

Aydın ilinde halihazırda il bütününde 1/25.000 ölçekli çevre düzeni bulunmamaktadır. 2017 yılında Aydın Büyükşehir Belediyesi tarafından Aydın İl bütününe ait 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı ihale edilmiş olup, plan hazırlama çalışmaları devam etmektedir.

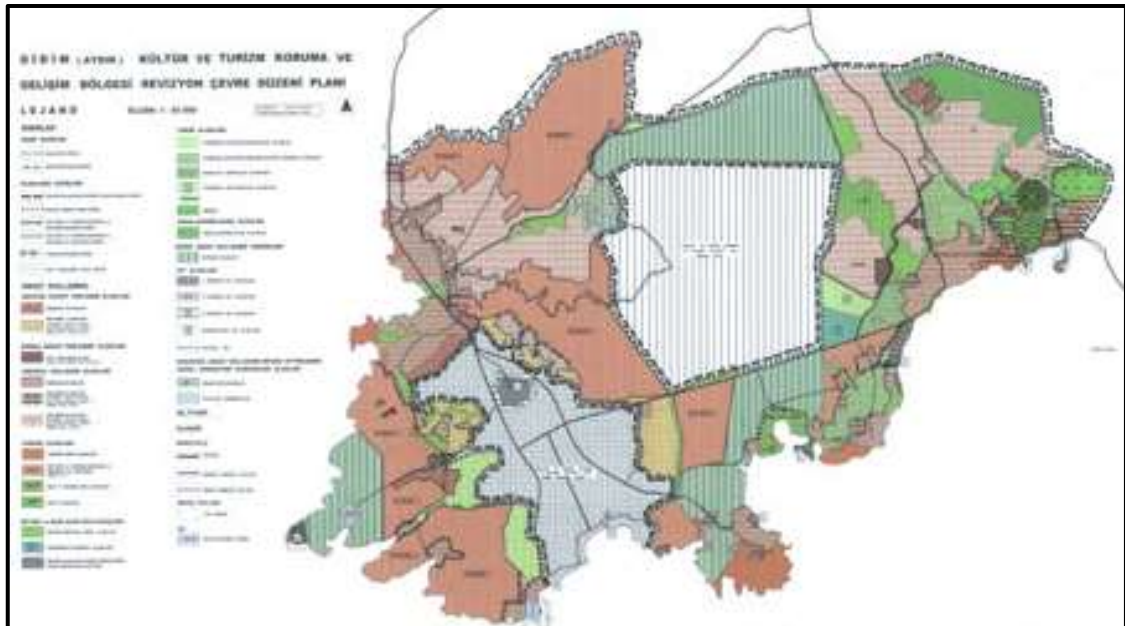
Muğla ilinde ise Muğla Büyükşehir Belediyesi Tarafından hazırlanmış 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı Belediye Meclisinin 10.03.2016 tarih 124 sayılı kararı ile onaylanmıştır(**Harita 16**).

#### 4.3.2. Turizm Bölgelerine İlişkin Yürürlükteki Çevre Düzeni Planları ve Nazım İmar Planları

Aydın İlinde 7 adet Turizm Merkezi; 1 adet Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi bulunmakta olup bu alanlarından 4 Adet Turizm Merkezi ve 1 adet Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi araştırma alanı sınırı içinde yer almaktadır. Bu alanlardan planı bulunanlar aşağıda onay tarihleri ile birlikte verilmiş olup herhangi bir görsele ulaşılamamış veya kurum görüşü olarak gelmemiştir.

1. Akbük Turizm Merkezi'nde "**Yenihisar Akbük Çevre Düzeni Planı, Aydın Akbük Çevre Düzeni Planı Değişiklikleri, Akbük Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı Değişiklikleri, Yenihisar Nazım İmar Planı, Milas Akbük Saplada 2.Kısım Nazım İmar Planı, Didim Akbük Turizm Merkezi Nazım İmar Planı ve Akbük I.Kısım Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı Revizyonu(06.02.2008)**" onaylı planları bulunmaktadır. Bu plana ulaşılmamıştır.
2. Didim Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi'nde "**20.07.2006 tarihinde onaylanmış Didim Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi Çevre Düzeni Planı**" bulunmaktadır.

**Harita 16: 20.07.2006 tarihinde onaylanmış Didim Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi Çevre Düzeni Planı**



3. Kuşadası Çay Limanı Turizm Merkezi'nde “**Kuşadası Çevre Düzeni Planı (06.03.1990)**” onaylı planları bulunmaktadır.

**Harita 17: Kuşadası Çevre Düzeni Planı (06.03.1990)**



Muğla İlinde 16 adet Turizm Merkezi; 2 adet Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ve 2 adet Turizm Alanı bulunmakta olup bu alanlardan 15 Adet Turizm Merkezi, 2 adet Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ve 2 adet Turizm Alanı araştırma alanı sınırı içinde yer almaktadır. Bu alanlardan planı bulunanlar aşağıda onay tarihleri ile birlikte verilmiş olup herhangi bir görsele ulaşılamamış veya kurum görüşü olarak gelmemiştir.

1. Ölüdeniz Belçeğiz Kıdrak Turizm Merkezi'nde “**19.09.1989 tarihinde onaylı Çevre Düzeni Planı**” onaylı planları bulunmaktadır.
2. Sarıgerme Turizm Alanı Tevsii'nde“**Dalaman-Ortaca Çevre Düzeni Planı (25.04.2006), Sarıgerme I. Kısım Nazım İmar Planı (1, 2 ve 3 No'lu parseller-1988-1995) Sarıgerme I. Kısım Mevzi İmar Planları (1986-1988), Sarıgerme II.Kısım Nazım ve Uygulama İmar Planı (06.05.2004)**” onaylı planları bulunmaktadır.
3. Milas-Bodrum-Tuzla Gölü Güneyi Turizm Merkezi'nde “**04.01.2000 tarihinde onaylı Güvercinlik Uygulama İmar Planı**” onaylı planı bulunmaktadır.
4. Bodrum Türkbükü Doğusu Turizm Merkezi'nde “**Türbükü Doğusu Nazım İmar Planı Değişikliği (10.06.1999), Gölköy Uygulama İmar Planı (04.08.1989), Türkbükü Çevre Düzeni Planı Revizyonu, Gölköy Mevzi İmar Planları ve Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni Planı (10.10.2007)**” onaylı planları bulunmaktadır.



5. Bodrum Yalıçiftliği Turizm Merkezi'nde "*Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni Planı Değişikliği (27.07.1989), Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni Planı Revizyonu, Bodrum Yarımadası Nazım İmar Planı (27.07.1989), Yalıçiftlik TM Nazım İmar Planı (30.05.2000), Yalıçiftlik TM Nazım İmar Planı Değişikliği (07.08.2001), Yalıçiftlik Uygulama İmar Planı ve Revizyonu (1996-1997), Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni Planı (10.10.2007)*" onaylı planları bulunmaktadır.
6. Bodrum Yalıkavak Limanı Turizm Merkezi'nde "***Bodrum Yalıkavak Limanı TM Nazım İmar Planı (10.06.1999), Küdür Mevkii Koruma Amaçlı İmar Planları (22.05.2006), Bodrum Yalıkavak Dolgu İmar Planı-İlave Revizyon İmar Planı (1993-1997) Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni Planı (10.10.2007)***" onaylı planları bulunmaktadır.
7. Bodrum Yalıkavak Limanı Turizm Merkezi'nde "*Bodrum Yalıkavak Limanı TM Nazım İmar Planı (10.06.1999), Küdür Mevkii Koruma Amaçlı İmar Planları (22.05.2006), Bodrum Yalıkavak Dolgu İmar Planı-İlave Revizyon İmar Planı (1993-1997) Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni Planı (10.10.2007)*" onaylı planları bulunmaktadır.
8. Marmaris ve Çevresi Turizm Alanı'nda "*Marmaris Nazım ve Uygulama İmar Planı (25.07.2006), Beldibi Uygulama İmar Planı (11.05.1998), İçmeler Nazım ve Uygulama İmar Planı (15.07.2005), İçmeler Doğu ve İskele Uygulama İmar Planı (13.10.2004), Armutalan Nazım ve Uygulama İmar Planı İlave Revizyon Planları (14.06.2005), Marmaris Kumlubük Kıyı Kesimi TM Nazım İmar Planı (23.08.1990), Turunç Nazım İmar Planı D. (17.06.2005), Turunç Uygulama İmar Planı (01.10.2002), Kumlubük Uygulama İmar Planı (01.06.2000), Aktaş Güneydoğusu ile Adaağzı TM Nazım İmar Planı (13.05.1988)*" onaylı planları bulunmaktadır.
9. Milas Akbük Kazıklı Koyu Kıyı Bandı Turizm Merkezi'nde "*Milas Akbük Kazıklı Koyu Kıyı Bandı Çevre Düzeni Planı (25.10.1991), Milas Akbük Kazıklı Koyu Kıyı Bandı Çevre Düzeni Planı Değişiklikleri (1991-1993), Milas Kazıklı Mavisu Nazım İmar Planı (19.01.1994), Milas Kazıklı Koyu Nazım İmar Planı Değişiklikleri, Milas Kazıklı Bucak Nazım ve Uygulama İmar Planı, Kızıl bucak-Bozbük Nazım İmar Planı(18.11.2002), Yenihisar-Güllük-Akbük Kıyı Kesim Çevre Düzeni Planı (08.04.2003), Kızıl bucak Uygulama İmar Planı ve Revizyonları ( 1990-1991-1993-1995-1998-2004)*" onaylı planları bulunmaktadır.
10. Milas Çamlımanı Turizm Merkezi'nde "*Yenihisar-Güllük-Akbük TM Çevre Düzeni Planı, Çaylımanı TM Nazım İmar Planı ve Revizyonları*" onaylı planları bulunmaktadır.
11. Milas Çökertme Turizm Merkezi'nde "*06.01.1994 tarihinde onaylı Çevre Düzeni Planı*" onaylı planları bulunmaktadır.
12. Milas Kazıklı Koyu Turizm Merkezi'nde "*13.09.1989 tarihinde onaylı Çevre Düzeni Planı*" onaylı planları bulunmaktadır.

Turizm Bölgelerindeki yürürlükte bulunan planlara ilişkin detaylı bilgiler aşağıdaki tabloda verilmektedir.

**Tablo 5: Turizm Bölgelerinde Yürürlükte Bulunan Planlar**

ADI	İL	İLÇE	TEMA	ALAN (Ha)	ÇDP	NİP	UİP	Arkeolojik	Kentsel	Tarihi	Doğal	Milli Park	YHGS	Diğer
Akbük TM	Aydın	Didim	Kıyı	660.00	1	1	1	K						
Aydın Buharkent Denizli Sarayköy Termal TM	Aydın, Denizli	Buharkent, Sarayköy	Termal	10000.00	1	1	1							
Buharkent Termal TM	Aydın	Buharkent	Termal	5145.00	1	0	0							
Didim KTKGB	Aydın	Didim	Turizm Kenti	11200.00	1	1	1	K			K			
Kuşadası Çam limanı TM	Aydın	Kuşadası	Kıyı	230.00	1	1	1							
Kuşadası I No'lu TM	Aydın	Kuşadası	Kıyı	3.00	1	1	1							
Kuşadası Yat Limanı TM	Aydın	Kuşadası	Kıyı	100.00	1	1	1							
Tralleis Termal TM	Aydın	Aydın	Termal	3000.00	1	0	0							
Bodrum Adalyalı TM	Muğla	Bodrum	Kıyı	500.00	0	0	0	K			K			
Bodrum Karaada TM	Muğla	Bodrum	Kıyı	100.00	0	0	0				K			
Bodrum Marina TM	Muğla	Bodrum	Kıyı	2.00	0	1	1							
Bodrum Türkbükü Doğusu TM	Muğla	Bodrum	Kıyı	1529.00	1	1	1	K			K			
Bodrum Yalı Çiftliği TM	Muğla	Bodrum	Kıyı	12460.00	1	0	0							
Bodrum Yalıkavak Gündoğan Göltürkbükü TM	Muğla	Bodrum	Kıyı	6471.00	0	1	1	K	K		K			Fok Koruma Alanı
Bodrum Yalıkavak Limanı TM	Muğla	Bodrum	Kıyı	700.00	0	0	0				K			Fok Koruma Alanı
Fethiye Seki-Eren Dağı Kış Sporları TM	Muğla	Seydikeme	Kış	10040.00	1	1	1	K						
Marmaris ve Çevresi TA	Muğla	Marmaris	Kıyı	6000.00	0	5	5	K	K		K	K		
Milas Akbük Kazıklı Koyu Kıyı Bandı TM	Muğla	Milas	Kıyı	2800.00	1	1	1	K						
Milas Akbük TM	Muğla	Milas	Kıyı	50.00	1	1	1							
Milas Çam Limanı TM	Muğla	Milas	Kıyı	150.00	1	1	0	K						
Milas Çökertme TM	Muğla	Milas	Kıyı	281.00	1	0	0	K						
Milas Fesleğen KTKGB	Muğla	Milas	Eko Turizm +Golf	26000.00	0	0	0							
Milas Güvercinlik Koyu TM	Muğla	Milas	Kıyı	210.00	1	1	1							
Milas Kazıklı Koyu TM	Muğla	Milas	Kıyı	130.00	1	1	0							
Ölüdeniz BelceğizKıdırak TM	Muğla	Fethiye	Kıyı	36.00	0	0	1							

Sarıgerme TA	Muğla	Dalaman	Kıyı	626.00	1	1	1	K			K	Fok Koruma Alanı
Milas-Bodrum-Tuzla Gölü TM	Muğla	Milas	Kıyı	5600.00	0	0	0	K			K	
Bodrum Yarımadası KTKGB	Muğla	Bodrum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

#### 4.4. Yerleşim yerlerine ait 1/5000 ve 1/1000 Uygulama ve Nazım İmar Planları

##### 4.4.1. Kuşadası

Aydın kent merkezine yaklaşık olarak 60 km mesafede yer alan Didim ilçe merkezi 6360 sayılı yasanın yürürlüğe girmesini müteakip kurulan Aydın Büyükşehir Belediyesi imar konularında karar merci olmuştur. Davutlar ve Güzelçamlı belde belediyeleri kapatılarak, köylerin ise köy tüzel kişilikleri sona erdirilerek mahalleye dönüşmüş ve ilçede kırsal nitelikli nüfus kalmamıştır.

2012 Adrese dayalı Nüfus Kayıt sisteminde 70.143 olan Kuşadası yerleşimi nüfusu söz konusu kanun ile birlikte belde belediyelerinin kapatılmasıyla 106.939 kişi olmuştur.

Kuşadası Belediyesinden imar planları için istenen kurum görüşüne 09.02.2017 tarih ve 5341 sayılı yazında “*şehir merkezine ait 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının sayısal ortamda bulunmadığından gönderilememektedir.*” denilmiştir.

##### 4.4.2. Didim

Aydın kent merkezine yaklaşık olarak 130 km mesafede yer alan Didim ilçe merkezi 6360 sayılı yasanın yürürlüğe girmesini müteakip kurulan Aydın Büyükşehir Belediyesi imar konularında karar merci olmuştur. Akbük ve Akyeniköy belde belediyeleri kapatılarak, köylerin ise köy tüzel kişilikleri sona erdirilerek mahalleye dönüşmüş ve ilçede kırsal nitelikli nüfus kalmamıştır.

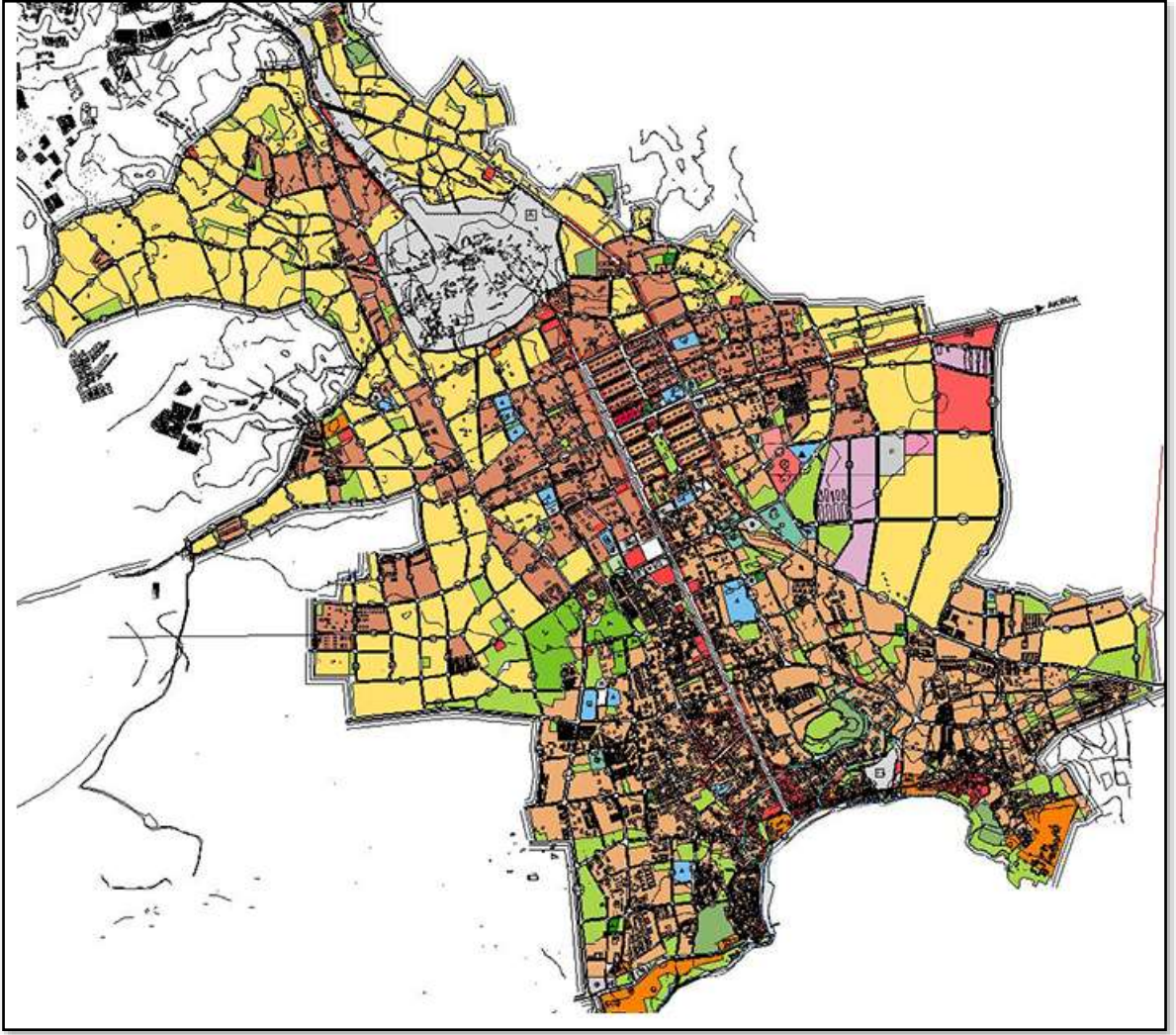
2012 Adrese dayalı Nüfus Kayıt sisteminde 47.872 olan Didim yerleşimi nüfusu söz konusu kanun ile birlikte belde belediyelerinin kapatılmasıyla 77.164 kişi olmuştur.

Didim Belediyesinden ellerindeki imar planlarının istendiği kurum görüşüne 02.03.2017 tarih ve 505 sayılı yazında “*kent merkezindeki planlı alanların kültür ve turizm koruma ve gelişme bölgesi içinde, Akbük Mahallesiindeki planlı alanların Turizm Bölgesinde kaldığını.*” belirterek bu alanlara ait imar planları gönderilmiştir. Gelen planlar 4 bölgeden oluşmakta olup, bunlar;

##### 4.4.2.1. Didim Kent Merkezi İmar Planı

Yaklaşık olarak 15320ha’lık alanda hazırlanan imar planında Didim Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ile Didim yerleşiminin geriye kalan kısmı olmak iki bölümden oluşmaktadır. düşük yoğunluklu tatil köyü tarzı bir planlama yapılmıştır. Konut alanları yanında günübirlik ihtiyacı karşılayacak günübirlik tesis alanları ve donatılar getirilmiştir. Planlama nüfusu olarak

**Harita 18: Didim Kent Merkezi İmar Planı**



#### **4.4.2.2. İmbat Tatil Köyü İmar Planı**

Yaklaşık olarak 7.4ha'lık alanda hazırlanan imar planında düşük yoğunluklu tatil köyü tarzı bir planlama yapılmıştır. Konut alanları yanında günübirlik ihtiyacı karşılayacak günübirlik tesis alanları ve donatılar getirilmiştir. Gönderilen veriler arasında planlama alanı nüfusuna ilişkin herhangi bir karar getirilmemiştir.

**Tablo 6: İmbat Tatil Köyü İmar Planı Alan Kullanım Tablosu**

	Ha	%
Günübirlik Tesis	0.353	4.77
Konut	1.46	19.83
Park	3.07	41.60
Ticaret	0.09	1.35
Yollar	2.39	32.42
Toplam	7.39	100

**Harita 19: İmbat Tatil Köyü İmar Planı**



#### 4.4.2.3. Tekağaç-Karakuyu Mevki İmar Planı

Yaklaşık olarak 100 ha'lık alanda hazırlanan imar planında düşük yoğunluklu konut bölgesi olarak planlama yapılmıştır. Alanda ayrıca turizm alanı ve yaşayacak olan insanların ihtiyacını karşılayacak donatı alanları eklenmiştir. Gönderilen veriler arasında planlama alanı nüfusuna ilişkin herhangi bir karar getirilmemiştir.

**Harita 20: Tekağaç-Karakuyu Mevki İmar Planı**



**Tablo 7:Tekağaç-Karakuyu Mevki Alan Kullanım Türleri**

Alan Kullanım Türü	Ha	%
Gelişme Konut Alanı	11.00	10.90
Meskun Konut Alanı	22.38	22.18
Mera	1.44	,38
Park	7.12	7.06
Sağlık	0.23	0.23
Sosyal	0.24	0.24
Trafo	0.03	0.03
Turizm	35.34	35.03
Yollar	23.10	22.90
<b>Toplam</b>	<b>100.90</b>	<b>100</b>

#### 4.4.3. Söke

Aydın kent merkezine yaklaşık olarak 50 km mesafede yer alan Söke ilçe merkezi 6360 sayılı yasanın yürürlüğe girmesini müteakip kurulan Aydın Büyükşehir Belediyesi imar konularında karar merci olmuştur. Atburgazı, Bağarası, Güllübahçe, Sarıkemer, Savuca, Sazlı ve Yenidoğanbelde belediyeleri kapatılarak, köylerin ise köy tüzel kişilikleri sona erdirilerek mahalleye dönüşmüş ve ilçede kırsal nitelikli nüfus kalmamıştır.

2012 Adrese dayalı Nüfus Kayıt sisteminde 70.522 olan Didim yerleşimi nüfusu söz konusu kanun ile birlikte belde belediyelerinin kapatılmasıyla 117.730 kişi olmuştur.

**Harita 21: Söke İmar Planı**



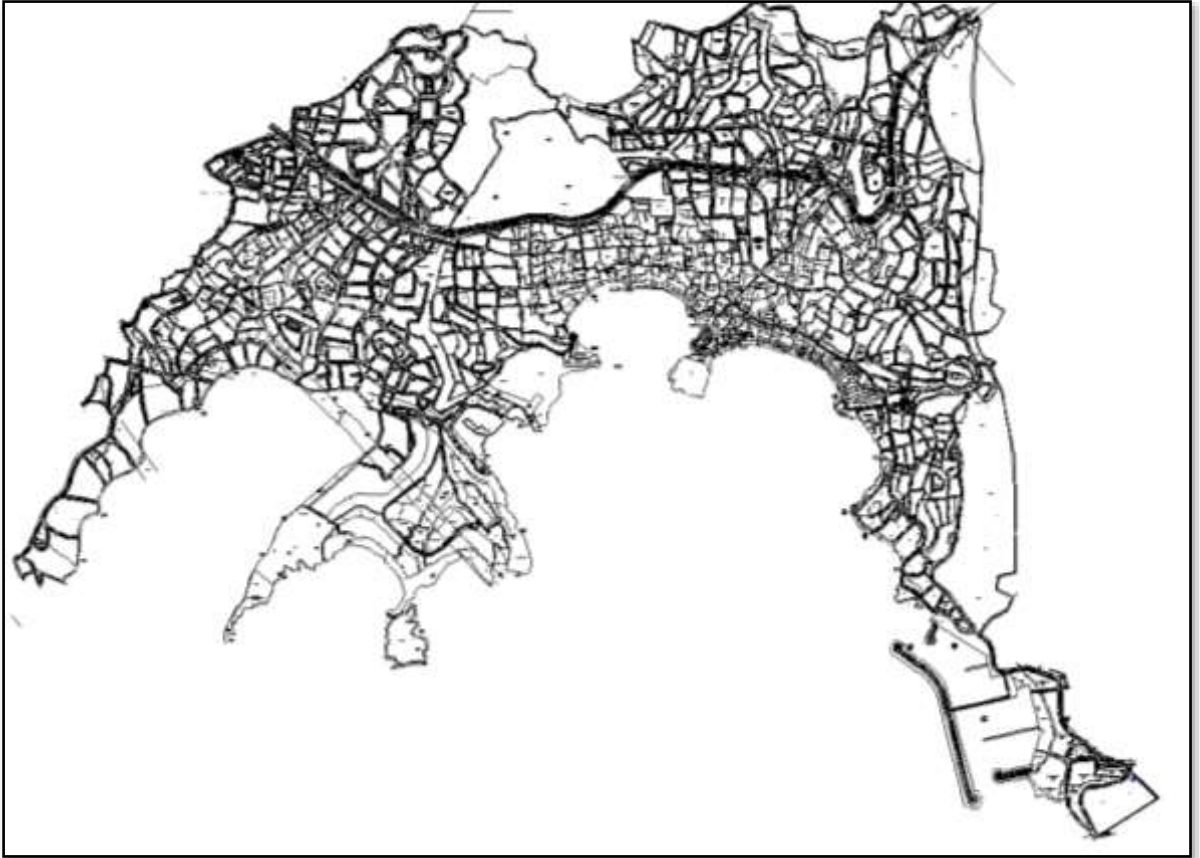
#### 4.4.4. Bodrum

Bodrum ilçesinin kimliğini belirleyen en önemli sektör, turizm ve turizmde dayalı ticarettir. İlçe, turizm pazarında uluslararası önemde arz ve talep potansiyeline sahiptir.

Sektör, deniz ve yat turizmi ağırlıklıdır. İlçede gümrüklü giriş-çıkışların yapıldığı uluslararası liman ve yat limanları bulunmaktadır.

Bodrum ilçesi, genel olarak bir sahil kesimi yerleşmesidir. Bununla birlikte, ilçenin belediye statüsünden mahalleye dönüşen kentsel yerleşimlerinden Konacık sahili olmayan bir yerleşimdir. Konacık, iç kesimde yer almasına rağmen, Bodrum ilçesinin orta noktasındaki konumu ile turizm sektörü endeksli bir ticaret gelişimi göstermiştir. Bodrum ilçesinde, 1/25.000 ölçekli nazım imar planı kapsamı ve onama sınırları dışında kalmış olan pek çok özel statülü alan yer almaktadır. Bu kapsamda ilçede, Marina Turizm Merkezi, Karaada Turizm Merkezi, Yalıkavak Limanı Turizm Merkezi, Yalıkavak Göltürbükü-Gündoğan Turizm Merkezi, Türkbükü Doğusu Turizm Merkezi, Adalıyalı Turizm Merkezi ve Yalıçiftliği Turizm Merkezi (Yalı yerleşiminin tamamını kapsamaktadır) bulunmaktadır. Ayrıca, ilçenin kuzeyindeki alanlarda, Milas ilçesi ile ortak sınırlar taşıyan, Fesleğen Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi yer almaktadır. İlçenin Gökova sahillerinde ise, yine Milas ilçesi ile ortak sınırlar taşıyan, Çökertme Turizm Merkezi bulunmaktadır. Bodrum ilçesinin Mazı yerleşimi sahil kesimi bu bölge içinde kalmaktadır. Güllük Koyu'nda yer alan Salih Adası'nın bir bölümü ise, Tuzla Gölü Güneyi Turizm Merkezi kapsamındadır. Bunlara ilaveten ilçenin büyük bir bölümü doğal sit statüsü taşımaktadır.

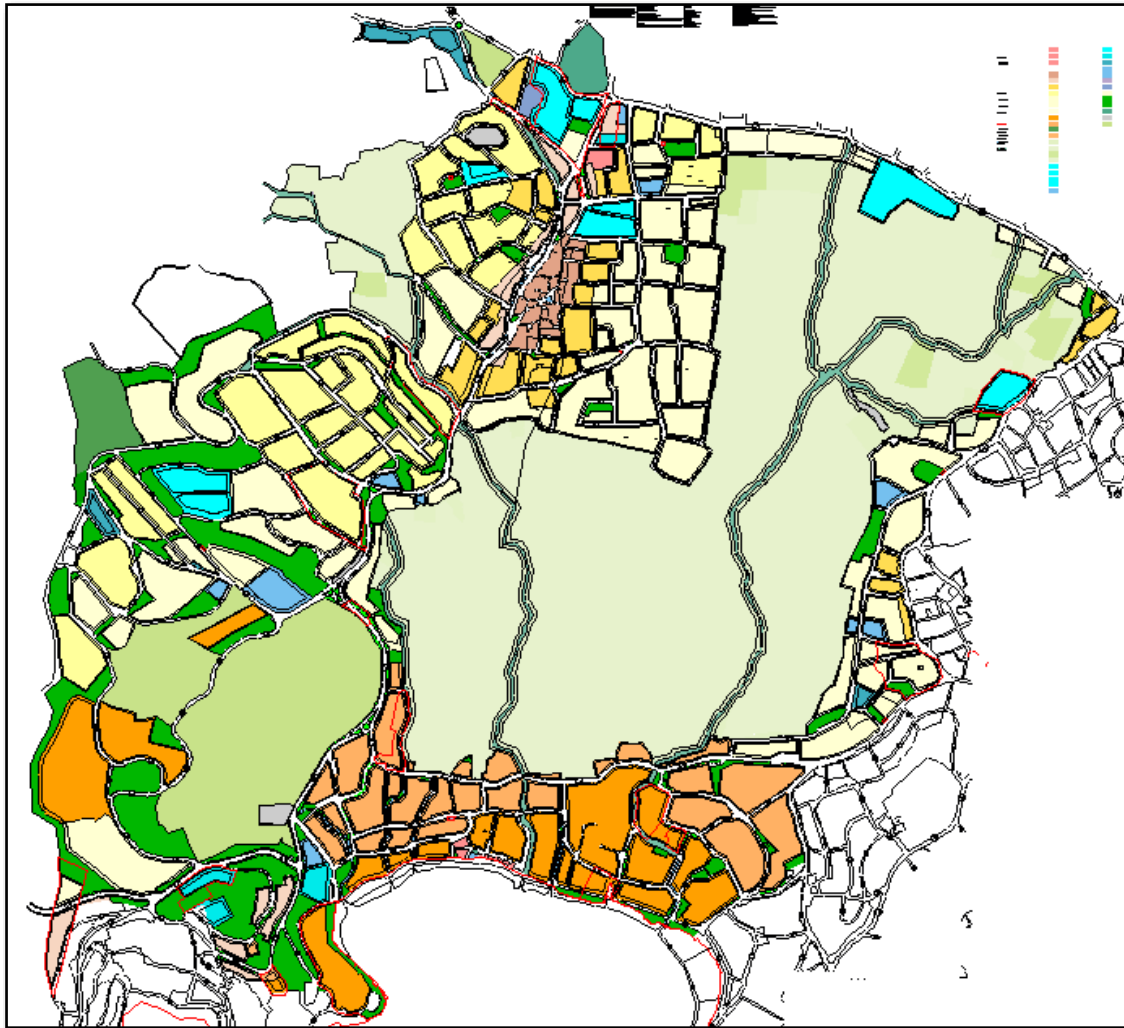
**Harita 22: Bodrum İmar Planı**



Bodrum ilçe merkezi, Bodrum ilçesinin idari, ticaret ve turizm merkezi niteliğini taşımaktadır. Merkezde temel ekonomik etkinlik turizm ve turizme yönelik ticaret sektörüne dayanmaktadır. “Bodrum Guleti” olarak bilinen yat imalatı da bir diğer önemli geçim kaynağıdır. Belediye statüsü kalkarak mahalleye dönüşen yerleşimlerden;

**Bitez;**sosyo-kültürel yapısı göçlerle etkilenen bir yerleşim olmakla birlikte, aynı zamanda doğal değerlerini henüz yitirmemiş, küçük bir sahil yerleşimi karakterini koruyabilmiş bir yerleşimdir. Narenciye bahçeleri ile tarımsal karakteri ön plandayken, ilçe merkezine yakınlığı nedeniyle turizm yatırımları ve hizmetlerinin çoğaldığı cazip bir yerleşim haline dönüşmüştür. Yerleşimde ikinci konut ve turizm tesisleri bulunmaktadır.

**Harita 23: Bitez İmar Planı**



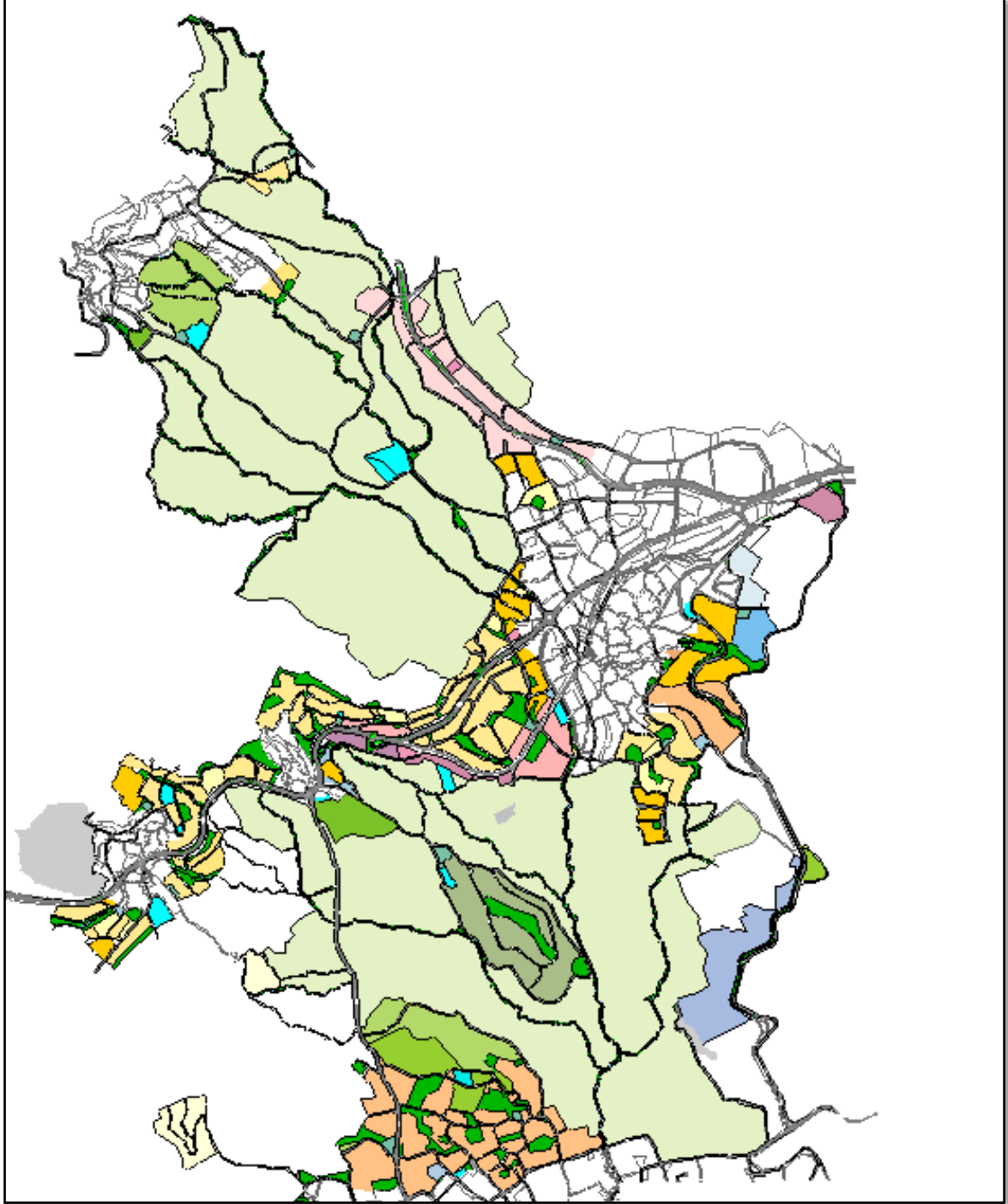
**Konacık;** ilçenin ticari işlevlerinin devam ettiği ikincil bir merkez konumundadır. Tarımsal potansiyelin az olduğu yerleşimde, ekonomi daha çok ticarete yönelik hizmetler sektörüne dayanmaktadır.

**Ortakent-Yahşi;** merkezi konumu nedeni ile ilçenin sosyo-kültürel ve ticari merkezi olarak gelişmektedir. Konacık yerleşiminden başlayan ticaret aksının da devamı niteliğindedir. Buna bağlı olarak, turizm ve ticaret baskın ekonomik etkinlik olarak dikkat



çekmektedir. Bununla birlikte, verimli topraklara sahip olan yerleşimde, eski değerini kaybetmiş olsa da Narenciye üretimi ve zeytinlik bir ölçüde yerel halkın geçim kaynağı olmaya devam etmektedir.

**Harita 24: Ortakent-Yahşi İmar Planı**

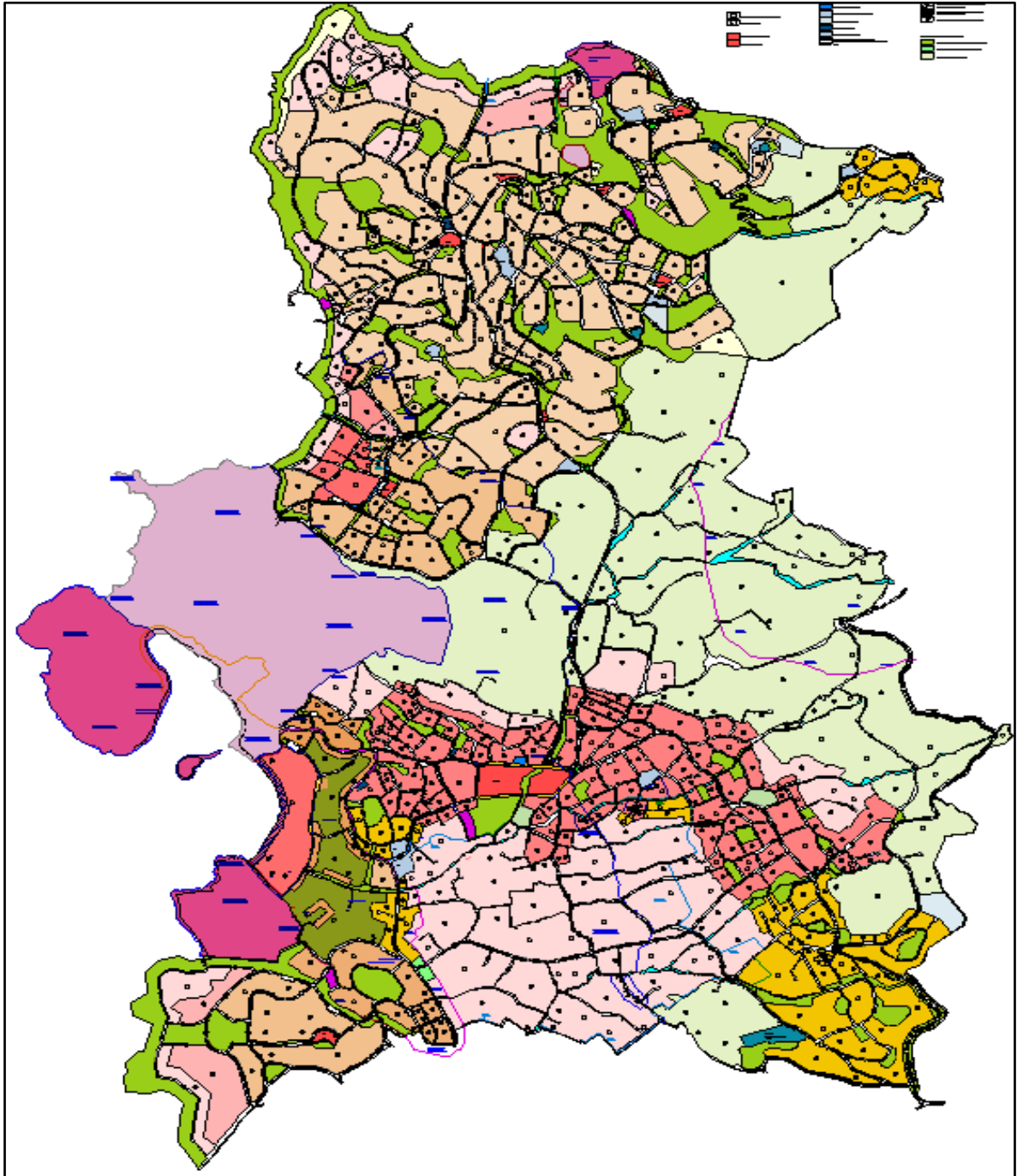


**Turgutreis;** gelişmiş kentsel hizmet sunumları ve yat limanı ile ilçenin ikinci büyük kentsel merkezi niteliğinde, Bodrum ilçe merkezinden sonra turistik tesislerin en fazla yer seçtiği ve ilçe genelinde ikinci konutların en fazla olduğu yerleşimdir. Turizm ve turizme yönelik ticaret ağırlıklı hizmetler sektörünün ön planda olduğu yerleşimde, tarım sektörü

de önemli yer tutmaktadır. Yerleşimin kuzeyinde narenciye bahçeleri, zeytinlikler ve bağlar bulunmaktadır.

**Gümüslük;** ilçenin en önemli antik yerleşimlerinden Myndos Antik Kenti ile iç içe yaşayan, sosyo-kültürel yapısı, ilçe geneline paralel olarak, turizm sektörüne endekli olarak değişim göstermiş bir yerleşimdir. Gümüslük yerleşiminin ekonomisi genel olarak turizme dayanmakla birlikte, ilçede narenciye ve sebze tarımı yapılmaktadır. Balıkçılık da önemli bir uğraştır. Yarımada ikinci konut oluşumlarının en yoğun olduğu yerleşimlerden biridir.

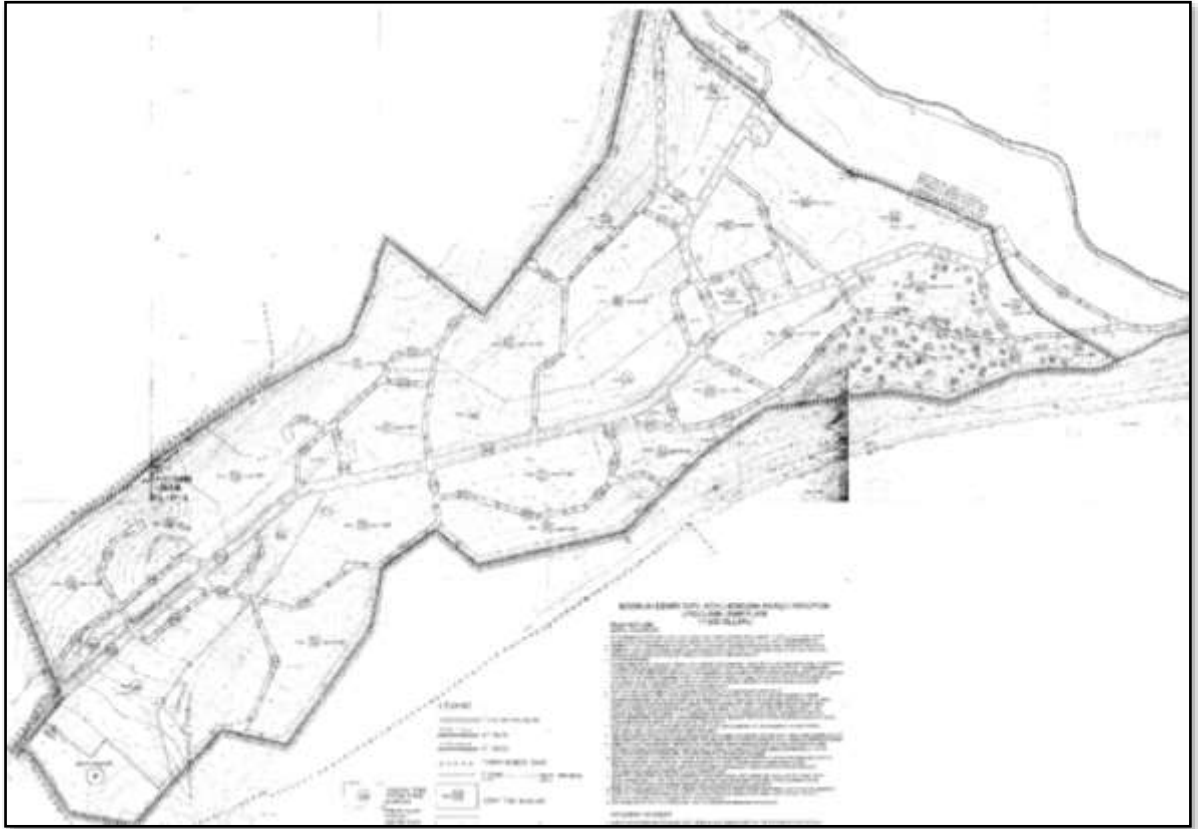
**Harita 25: Gümüslük İmar Planı**



**Yalıkavak;** ikinci konut yerleşimlerinin hızla artması, yabancıların mülk edinme talebinin yoğunlaşması ve yat limanının hizmete açılması ile birlikte önemli bir çekim merkezi haline gelmiştir. Günümüzde yerleşimin ekonomisi turizm ve turizme yönelik ticaret sektörüne dayanmaktadır. Tarımsal faaliyetler, gün geçtikçe azalarak da olsa halen devam etmektedir. Gündoğan, turizm sektörü ön planda olan, konaklama tesisleri ve ağırlıklı olarak ikinci konut oluşumlarının bulunduğu bir yerleşimdir. Ayrıca, balıkçılık ve arıcılık da yerel halkın geçim kaynağı olarak devam etmektedir.

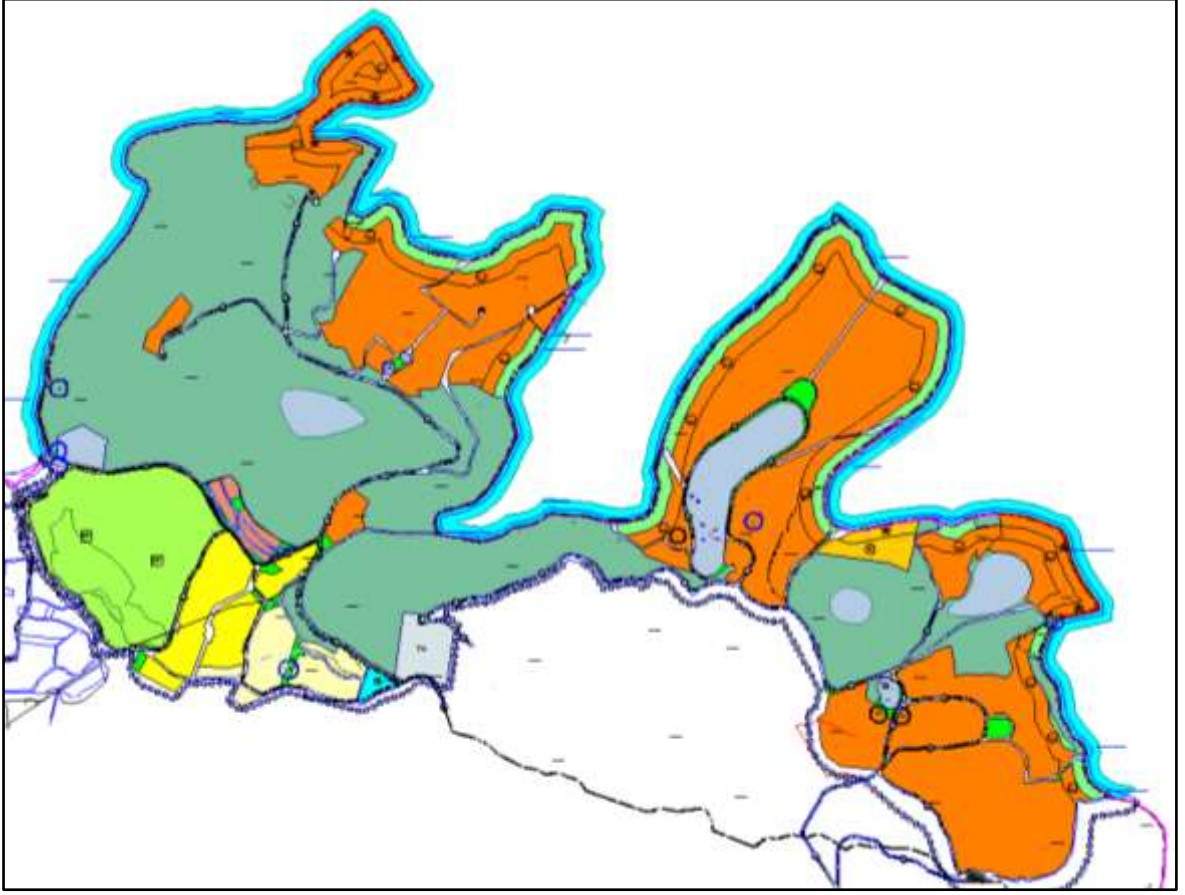
**Göltürkbükü;** son yıllarda hızla gelişen turizm ve turistik eğlence sektörü ile gündemde olan ve sosyo-kültürel yapısı hızla değişen bir yerleşimdir. Günümüzde, en önemli geçim kaynağı turizm ve turizme yönelik ticarettir. Bununla birlikte, balıkçılık da yerel halkın gelir kaynağı olmaya devam etmektedir.

**Harita 26: Göltürkbükü İmar Planı**



**Yalı;** ilçenin kırsal karakteri en yoğun, ekonomisi Zeytincilik ve balıkçılığa dayanan yerleşiminden biridir. Bununla birlikte, ilçenin genel kimliğinden farklı olarak, büyük otel ve tatil köylerinin yer aldığı ve hızla gelişme eğilimi gösterdiği farklı bir karaktere sahiptir.

**Harita 27: Yalı İmar Planı**



**Mumcular;** ilçedeki diğer yerleşimlerden farklı olarak, turizm sektöründe önemli gelişme göstermemiş olup, tarım sektörü ön planda olan, sosyo-kültürel yapısı görece geleneksel kalan bir yerleşmedir. İlçe genelinde, tarım etkinlikleri büyük oranda bu yerleşimde yapılmaktadır. Zeytincilik önemli bir tarımsal etkinliktir.

Bodrum ilçesinde köy statüsünden mahalleye dönüşen yerleşimler ise, turizm beldelerine yakın ya da iç kesimlerde olarak farklı karakter sergilemektedir. Akyarlar, Dereköy, Peksimet, Dağbelen, Gürece ve Yakaköy, nüfusları en fazla artan yerleşimler durumundadır. Güvercinlik, Akyarlar, İslamhaneleri ve Peksimet turizm odaklarına yakınlıkları nedeni ile ikinci konut gelişimlerine talep olan yerleşimlerdir. Gökova sahilinde yer alan Mazı, yat turizmi uğrak noktalarındaki koylara yakınlığı ve deniz turizmi potansiyeli ile günübirlik turizm noktalarından biridir. Tarım sektörünün ön planda olduğu diğer kırsal nitelikli yerleşimlerde ise, geleneksel adetlerin turizm potansiyeli olarak sunulduğu çekim noktaları haline gelmiştir.

#### **4.4.5. Dalaman**

Dalaman ilçesinin kimliğini belirleyen en önemli girdiler, TİGEM, MOPAK KağıtFabrikası (eski SEKA), uluslararası havalimanı ve Sarıgerme Turizm Merkezi'dir.

Dalaman ilçesi onaylı imar planları incelediğinde, havalimanının ilçe merkezinde var olmasından dolayı mania hattı içerisinde kalan yerleşim alanlarında düşük yoğunluklu

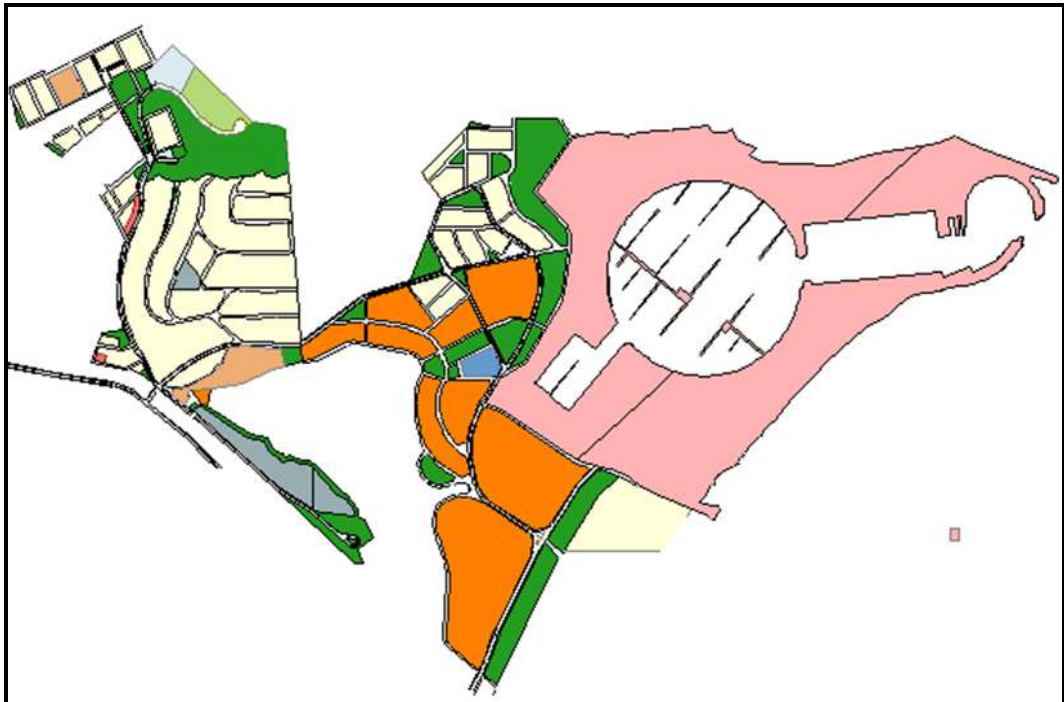
gelişim öngörüldüğü, mania hattı dışında kalan kısımlarda ise orta yoğunluklu gelişme konut alanlarının önerildiği görülmektedir. Havalimanına ulaşımın sağlandığı aks üzerinde ilçenin turizm potansiyelinin gelişmesine imkan sunacak tercihli kullanım alanları ve turizm alanları da öngörülmüştür.

**Harita 28: Dalaman İmar Planı**



Dalaman İncebel mevkii Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri Uygulama İmar Planında da yat limanı ve deniz otobüsü yanaşma yeri dışında düşük yoğunlu konut alanı ve turizm alanları öngörülmüştür.

**Harita 29: Dalaman İncebel Mevkii Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri Uygulama İmar Planı**

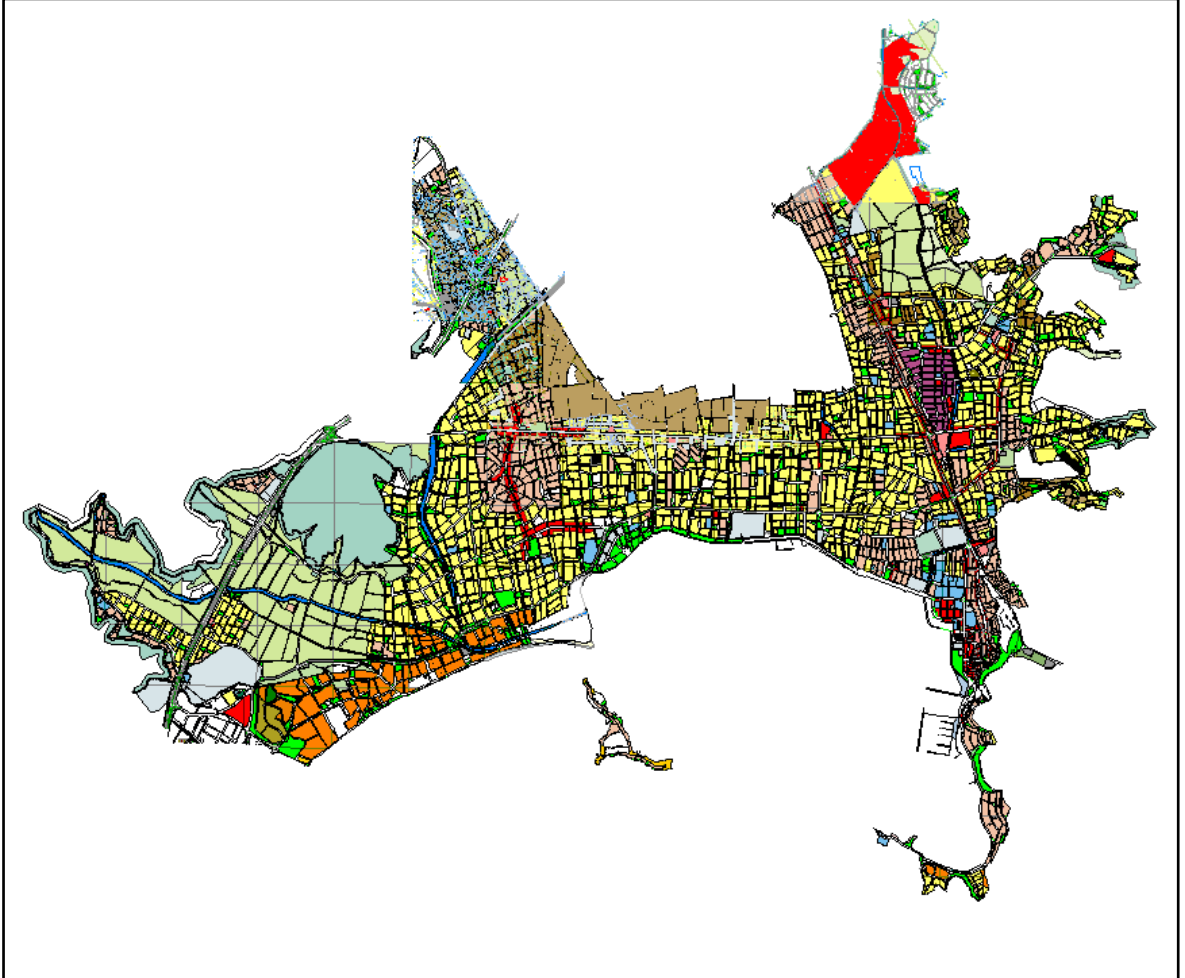


#### 4.4.6. Fethiye

Fethiye ilçesinin ilçe merkezini de kapsayan kıyı bölümlerinin büyük kısmı, “Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi” kapsamında kalmaktadır. Fethiye ilçe merkezi yanı sıra Göcek, Çiftlik ve Ölüdeniz yerleşimlerinin tamamı; Çamköy ve Karaçulha yerleşimlerinin bir kısmı ile köyden mahalleye dönüşen Gökçeovacık, İnlice, Yanıklar, Kargı, Keçiler ve Kaya yerleşmeleri bu bölge içinde yer almakta olup, 1/25.000 ölçekli Muğla Nazım İmar Planı onama sınırları dışındadır.

Fethiye ilçesinin ilçe merkezini kapsayan uygulama imar planı incelendiğinde yerleşkenin doğal eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahip olduğu görülmektedir. İlçe merkezinde bulunan tarım, orman ve bağ-bahçe alanları korunarak plan genelinde düşük yoğunluklu gelişme konut alanlarının önerildiği görülmektedir. Söz konusu planda turizm tesis alanları Şövalye Adasının kuzeyinde yer alan kıyı aksı boyunca, ticaret alanları ise ilçe yerleşim merkezinde ve yat limanının doğusunda yer alan aks üzerinde önerilmiştir.

**Harita 30: Fethiye İmar Planı**

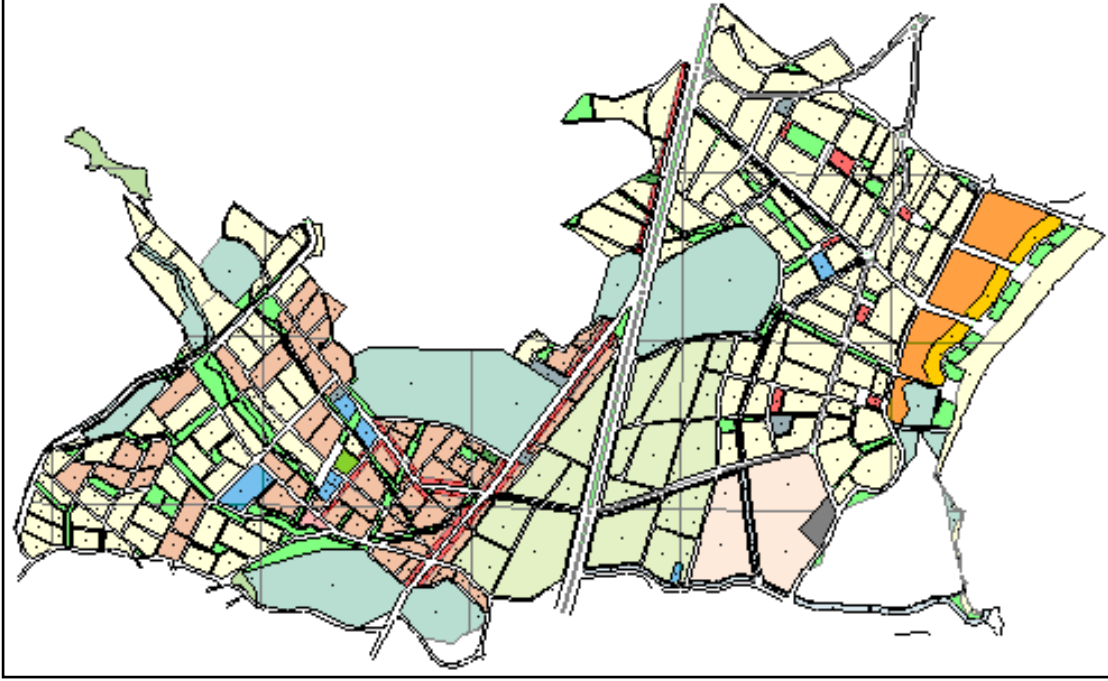


#### 4.4.7. Çiftlik

Çiftlik, oteller, ev pansiyonları ve ikinci konutların bulunduğu bir yerleşimdir. Çiftlik uygulama imar planı incelendiğinde turizm alanları, örtü altı tarım alanları, düşük

yoğunluk konut alanları ve yerleşik alanın ihtiyaçlarını karşılayacak kullanım kararları verildiği görülmüştür.

**Harita 31: Çiftlik İmar Planı**

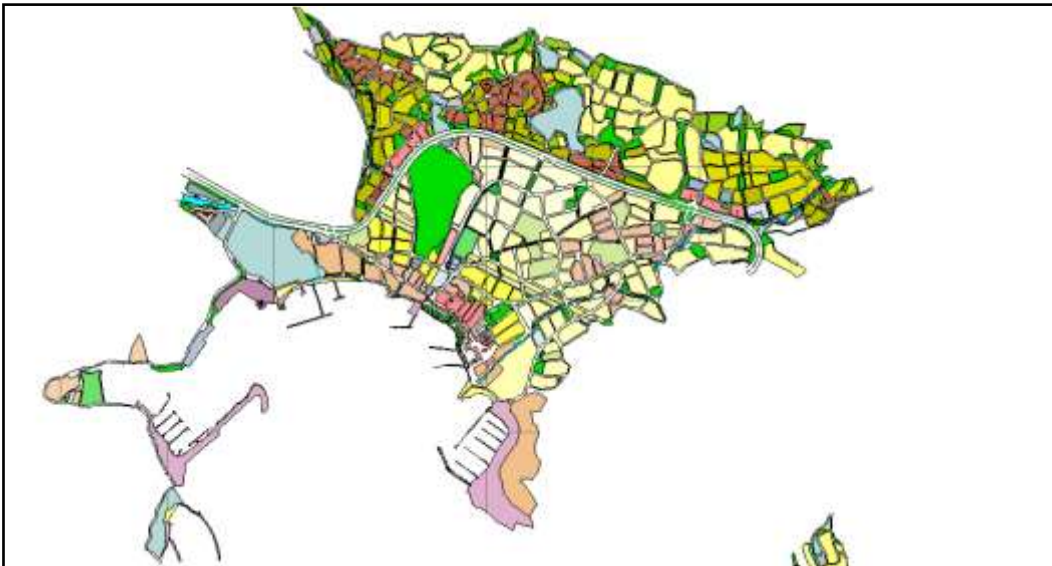


#### **4.4.8. Göcek**

Göcek yerleşkesi, dağ eteklerinde ormanlık alanlarla çevrili bir düzlükte ve sahil kesiminde bir kıyı ovası üzerinde kurulmuştur.

Göcek imar planı incelendiğinde; yerleşkenin doğal eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahip olduğu görülmektedir. Söz konusu planda, yat limanı ve yat çekek yeri çevresinde günöbirlik tesis alanları ve turizm tesis alanlarının öngörölmüş ve plan genelinde ise düşük yoğunluklu konut gelişim alanlarının önerilmiştir.

**Harita 32: Göcek İmar Planı**

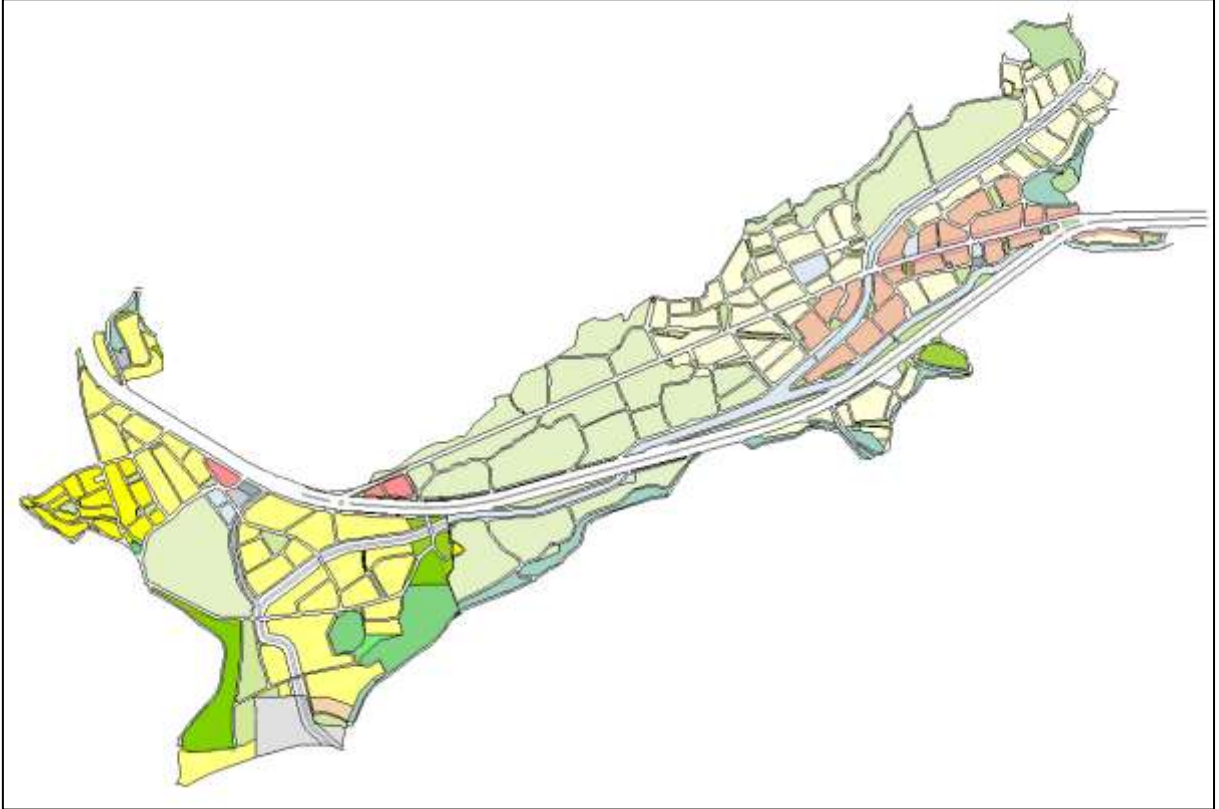


#### 4.4.9. İnlice

İki dağın etekleri arasında yer alan yerleşke, doğal eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahiptir. Yerleşkenin gelişme yönü doğal eşik olan orman alanları ile şekil almış, dağların uzanış şekli boyunca uzanan lineer bir gelişim göstermiştir.

İnlice yerleşkesini kapsayan uygulama imar planı incelendiğinde; plan genelinde düşük ve orta yoğunluklu konut alanlarının ve örtü altı tarım alanlarının önerildiği görülmüştür.

**Harita 33: İnlice İmar Planı**



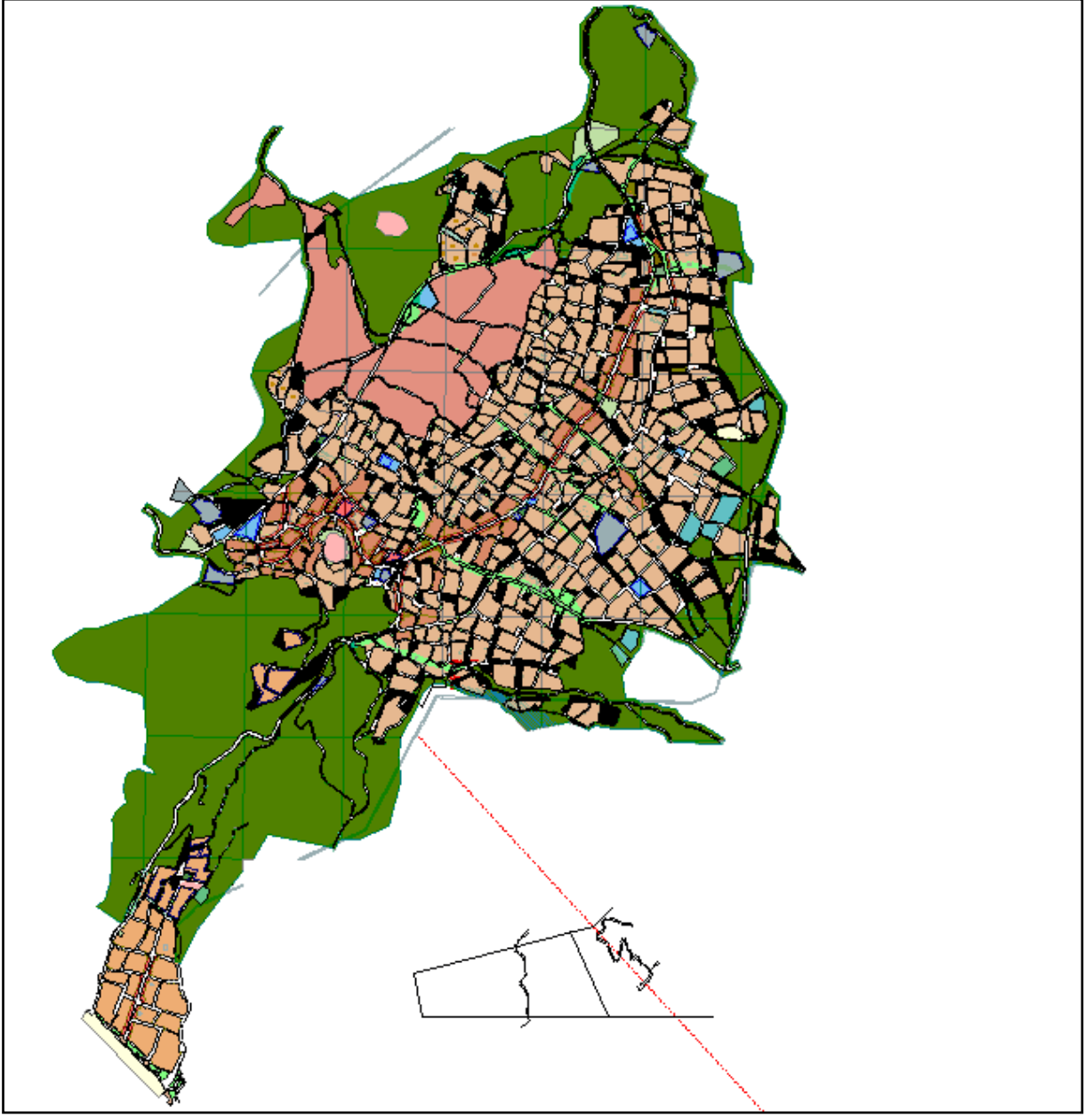
#### 4.4.10. Ölüdeniz

Ölüdeniz yerleşkesi, ilçenin güneyinde, Baba Dağı'nın eteklerinde ormanlık alanlarla çevrili bir düzlükte ve sahil kesiminde bir kıyı ovası üzerinde kurulmuştur ve yerleşkenin tamamı, Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi kapsamında kalmaktadır.

Ölüdeniz uygulama imar planı incelendiğinde, yerleşkenin bahsi geçen eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahip olduğu görülmektedir. Gelişme yönü orman eşikleri ile sınırlandırılmış olup, mekânsal gelişme olanağı yerleşik doku içindeki ve çevresindeki boşluklarla sınırlı kalmıştır.



**Harita 34: Ölüdeniz İmar Planı**



#### **4.4.11. Yanıklar**

Yanıklar yerleşkesi, eko turizmin için seçilen pilot bölgelerden biridir. Yanıklar imar planında yerleşkenin kıyı kenarlarında turizm tesis alanları önerilmiştir. Söz konusu alanlarda butik otel tarzı konaklama tesislerinin yapılmasına olanak sağlayan yapılaşma koşullarını belirlenmiştir.

**Harita 35: Yanıklar İmar Planı**



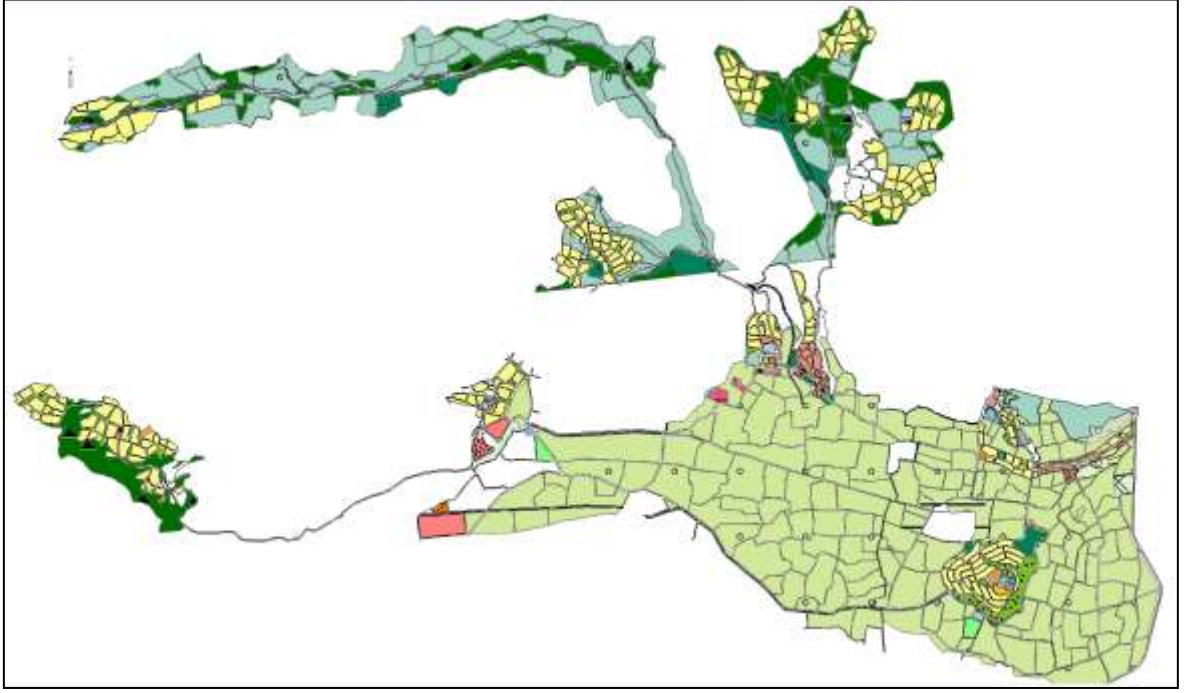
#### **4.4.12. Seydikemer**

İlçe merkezi, Eşen Ovası'nda, Fethiye-Antalya Karayolu kavşağında bulunmaktadır. Yerleşim ulaşım açısından bulunduğu bu avantajlı konumuyla, yakın çevresine hizmet veren bir tarım ve ticaret merkezi olarak gelişmektedir. Turizm sektörü gelişmemiştir.

İlçenin doğu sahillerinin bir kısmı, "Patara Özel Çevre Koruma Bölgesi" kapsamındadır. Karadere, Kumluova ve Karaköy yerleşmeleri bu bölge içinde kalmaktadır. Ayrıca, ilçenin doğusunda, Seki-Erendağı Kış Sporları Turizm Merkezi bulunmakta olup, Ceylan ve Temel yerleşimleri bu bölgede yer almaktadır. Bu alanlar 1/25.000 ölçekli Muğla Nazım İmar Planı onama sınırları dışındadır.

Seydikemer imar planı incelendiğinde, ilçede tarımsal odaklı gelişim öngörüldüğü görülmektedir. İlçenin doğal karakterini koruyacak özel mahsul alanları, tarımsal niteliği koruncak alanlar, özel şartlı bağ-bahçe alanları ve düşük yoğunluklu konut gelişimi önerilmiştir.

### Harita 36: Seydikemer İmar Planı



#### 4.4.13. Ortaca

Ortaca ilçesinin büyük kısmı, Dalyan, Gökbel, Eskiköy ve Tepearası yerleşimlerini içine alacak şekilde, “Köyceğiz-Dalyan Özel Çevre Koruma Bölgesi” kapsamında kalmaktadır. Güney sahillerinin bir kısmı ise, Dalaman ilçesi ile ortak sınırlar taşıyan “Sarigerme Turizm Merkezi” kapsamında kalmaktadır. Bu alanlar 1/25.000 ölçekli Muğla Nazım İmar Planı onama sınırları dışındadır.

Ortaca, turizm, ticaret, küçük sanatlar ile tarım ve hayvancılık sektörlerinin birlikte yer aldığı bir ilçedir. Ortaca ilçe merkezi, narenciye yetiştiriciliği ve seracılığın yaygın olarak yapıldığı bir yerleşimdir. Bununla birlikte, bulunduğu konum nedeni ile ticaret merkezi fonksiyonlarını üstlenme kapasitesine de sahiptir. Çevre yerleşimler için bir merkez niteliği taşımaktadır.

Ortaca imar planı incelediğinde, ilçenin söz konusu özelliklerini yansıtan plan kararları öngörüldüğü görülmektedir. Küçük sanayi alanları, ticaret alanları, turizm alanları, orta yoğunluklu konut alanları önerilmiştir.

**Harita 37: Ortaca İmar Planı**

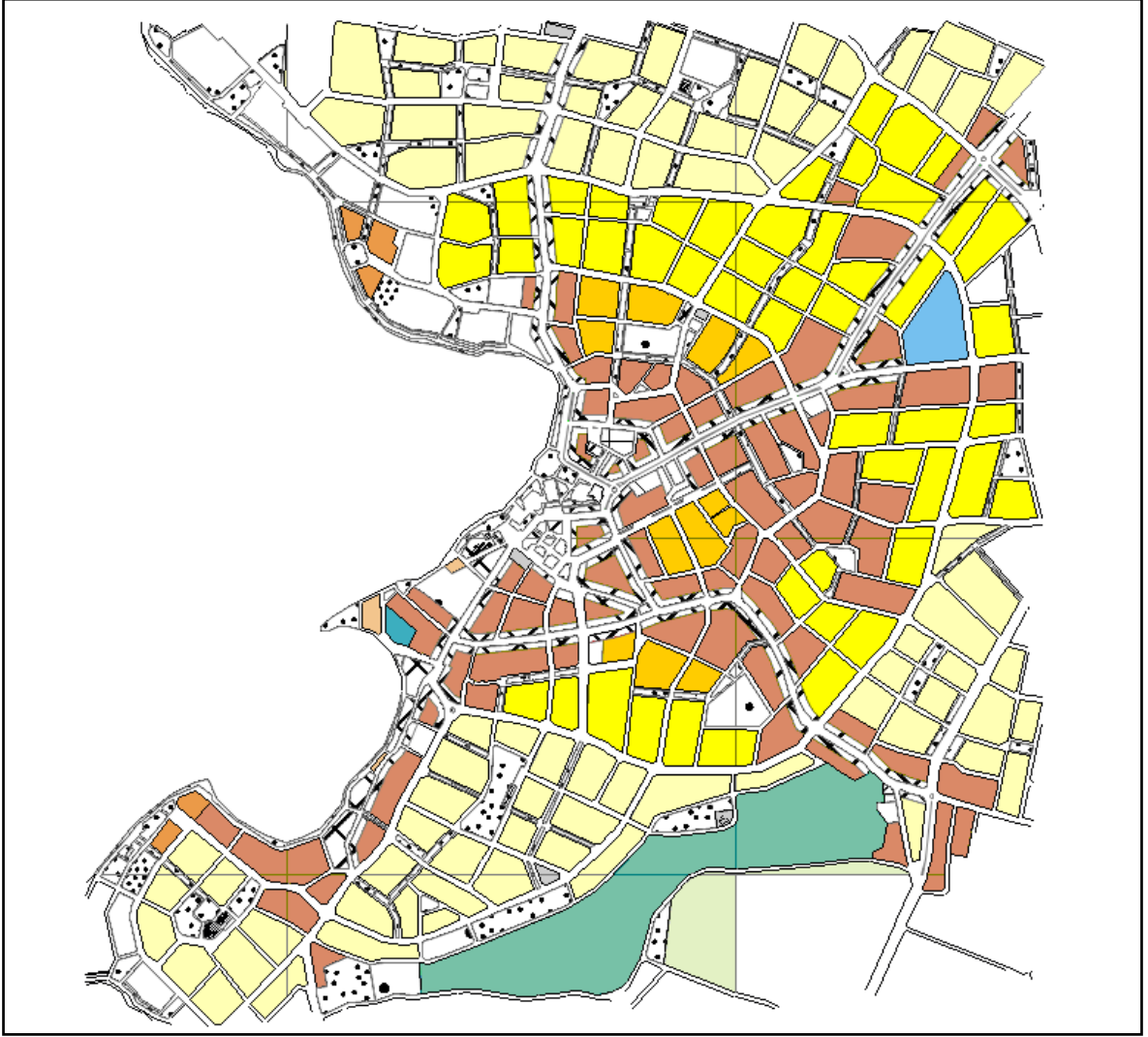


#### **4.4.13.1. Dalyan**

Dalyan, ilçenin ve Türkiye'nin en çok tanınan turistik yerleşimlerinden birisidir. Kaunos Antik Kenti ve İztuzu Sahili en önemli turizm potansiyelleridir. Orta ve küçük ölçekli konaklama tesisleri yanı sıra ikinci konut oluşumları da yaygındır.

Dalyan uygulama imar planı incelendiğinde, yerleşkenin doğal eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahip olduğu görülmektedir. Gelişme yönü doğal eşikleri ile sınırlandırılmış olup, mekânsal gelişme olanağı yerleşik doku içindeki ve çevresindeki boşluklarla sınırlı kalmıştır.

**Harita 38: Dalyan İmar Planı**



#### **4.4.13.2. Sarıgerme**

Sarıgerme yerleşkesi 06.09.1982 tarih ve 17804 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak ilan edilen “Sarıgerme Turizm Merkezi” kapsamında kalmaktadır. 15.12.1994 tarih 94/6345 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile sınırları tevsii edilmiş, 17.02.1995 gün 22205 sayılı resmi gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Sınırları ikinci kez tevsii edilmiş ve 26.01.2008 tarih ve 26768 sayılı resmi gazete’de yayımlanarak bugünkü halini almıştır. Yaklaşık 700 hektarlık bir alandan oluşmaktadır.

Sarıgerme Turizm merkezi’nin 1/5.000 ölçekli nazım ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planı çalışmaları mevcut olup, plan çerçevesinde oluşturulan turizm tesis alanı ve golf alanı kullanımındaki alanların tahsisi gerçekleştirilmiştir. Sarıgerme Turizm Alanı’na dahil edilen ilave alanda kıyı kenar çizgisinin tespiti, sit derecesinin yeniden değerlendirilmesi ve planlama çalışmaları devam etmektedir. İlave alanda yeni turizm tesis ve golf alanları oluşturulması ve alanın toplam yatak kapasitesinin 22390’a çıkartılması planlanmaktadır.

Sarıgerme imar planı kapsamındaki planlı alanlardaki toplam nüfus kapasitesi, 9550 kişi civarında hesaplanmıştır.

**Harita 39: Sarıgerme İmar Planı**



#### **4.4.14. Ula**

Ula, Gökova Körfezi ile İl Merkezi arasında, dağlık alanlarla çevrili küçük bir düzlük üstünde kurulmuştur. Mevcut yerleşik doku bu düzlüğün doğusundaki iç kesimde yer almaktadır. Bulunduğu coğrafi konum nedeni ile herhangi bir çekim merkezinden etkilenmeden bağımsız bir fiziksel gelişim göstermiştir. Bununla birlikte, son yıllarda Muğla-Antalya Karayolu fiziksel gelişimi etkileyen bir faktör olmuştur ve gelişme karayoluna doğrudur. Ula imar planı incelendiğinde, bahsi geçen karayoluna bağlantı sağlayan aks boyunca uzanan lineer bir gelişim gösterdiği görülmektedir.

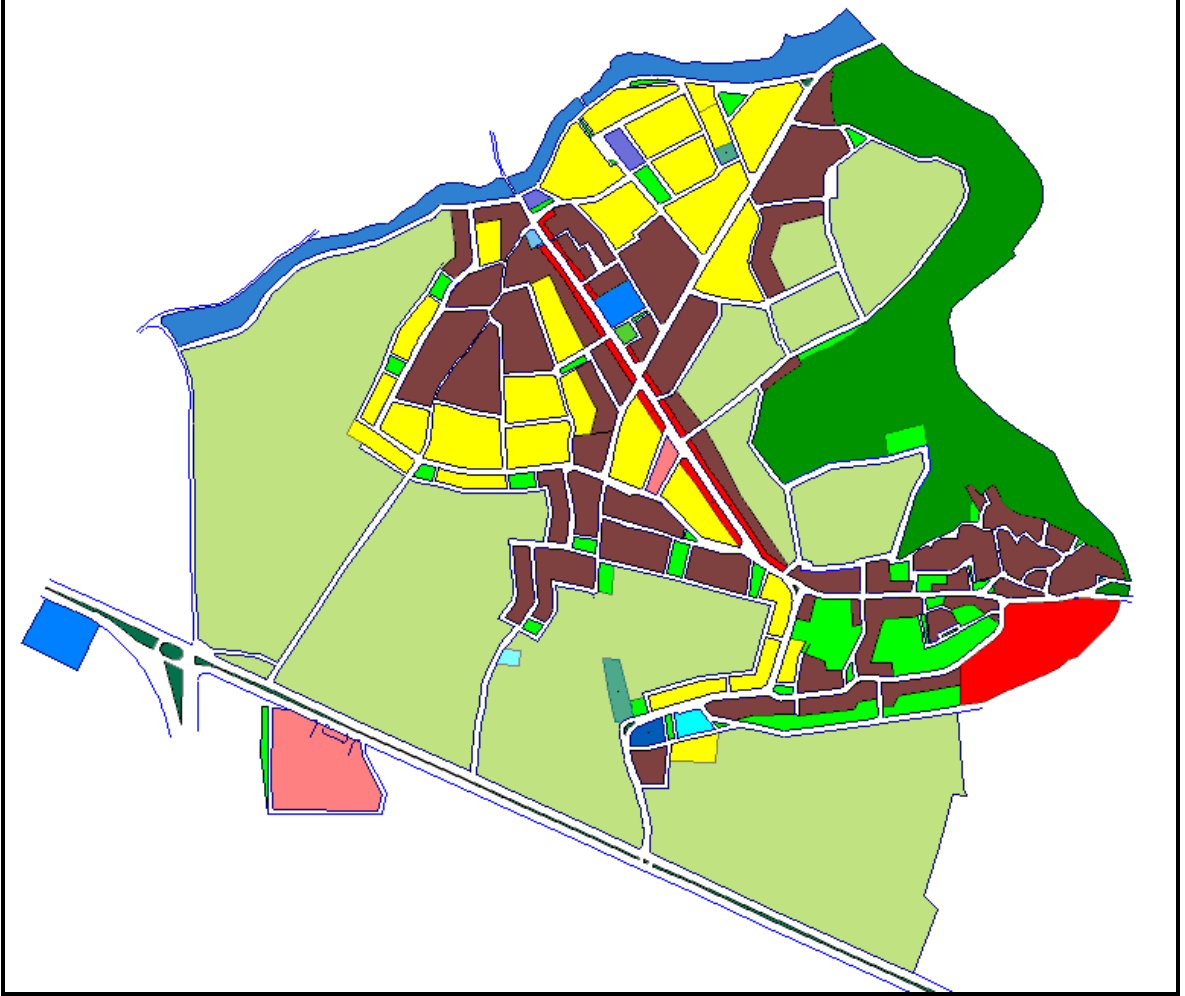
**Harita 40: Ula İmar Planı**



#### 4.4.15. Gökova

Gökova uygulama imar planı incelendiğinde, yerleşkenin doğal eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahip olduğu görülmektedir. Gelişme yönü orman ve dere eşikleri ile sınırlandırılmış olup, mekânsal gelişme olanağı yerleşik doku içindeki ve çevresindeki boşluklarla sınırlı kalmıştır.

Harita 41: Gökova İmar Planı



#### 4.4.16. Akyaka

Akyaka, ilin önemli turizm yerleşmelerinden birisidir. Doğal değerleri ve yerleşimin mimari özellikleri ile diğer yerleşkelerden farklılaşmaktadır.

Akyaka imar planı incelendiğinde, bölgede yapılaşmanın düşük yoğunluklu olarak önerildiği ve turizmin gelişmesine olanak sağlayacak plan kararları ile doğal eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahip olduğu görülmektedir.

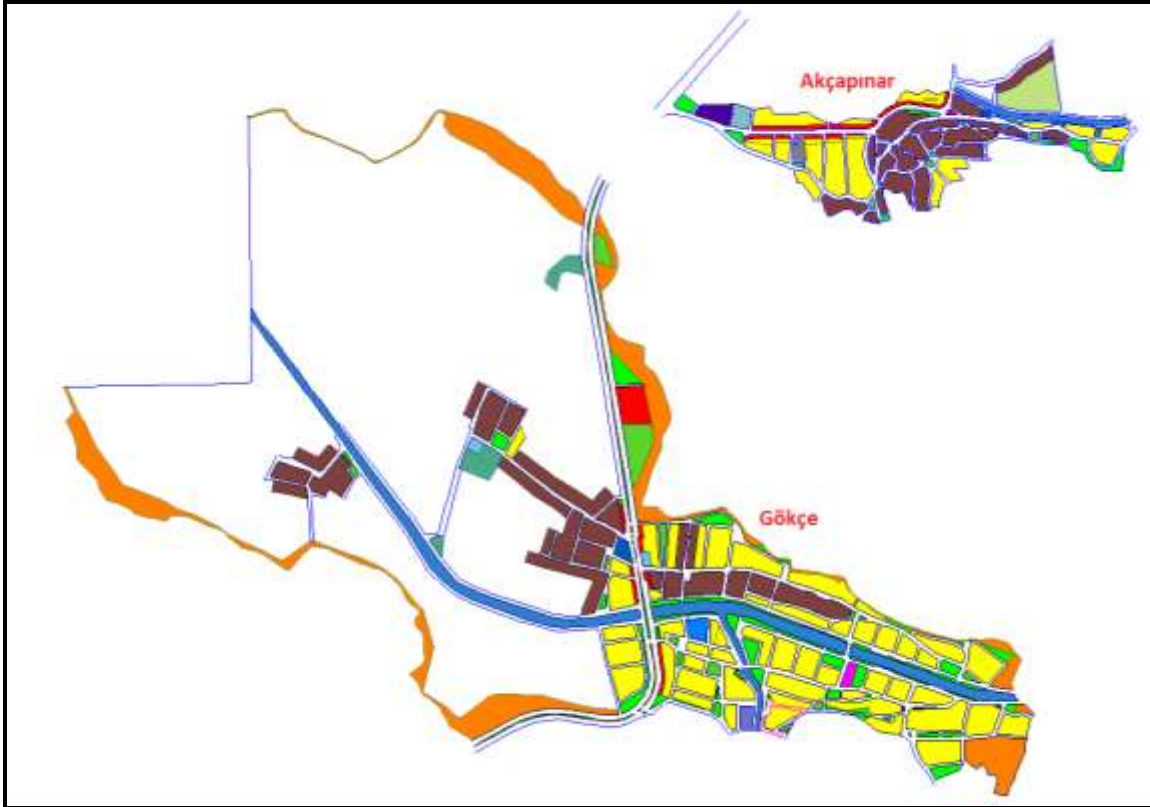
**Harita 42: Akyaka İmar Planı**



#### **4.4.16.1. Gökçe ve Akçapınar**

Yerleşkelere ilişkin imar planı incelendiğinde, Akçapınar yerleşkenin doğal eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahip olduğu görülmektedir. Gelişme yönü orman ve tarım alanları eşikleri ile sınırlandırılmış olup, mekânsal gelişme olanağı yerleşik doku içindeki ve çevresindeki boşluklarla sınırlı kalmıştır.

**Harita 43: Gökçe ve Akçapınar İmar Planı**



Gökçe yerleşkesi de yine doğal eşiklere dayanmış bir mekânsal gelişime sahip olduğu görülmektedir. İki dağın etekleri arasında yer alan yerleşke, içerisinde geçen dere



ile birlikte ikiye bölünmüştür. Bu yüzden yerleşkenin gelişme yönü orman ve dere eşikleri ile şekil almış, dere boyunca uzanan lineer bir gelişim göstermiştir.

## 7. KIYI YAPILARIN YASAL DURUMU

Aydın İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü, Muğla il Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Harita ve Emlak Dairesi Başkanlığının 14.02.2017 ve 2755 sayılı yazısı sonucunda elde edilen Kıyı Kenar Çizgisine göre araştırma alanındaki yapılaşmış alanların 3621 Sayılı Kıyı Kanununa uygun yapılaşp yapılaşmadığı incelenmiştir.

**Tablo 8: Kıyı Alanlarındaki Yapılaşma Durumu**

BÖLGE NO	BÖLGE ADI	TOPLAM KIYI UZUNLUĞU		YAPILAŞMIŞ TOPLAM KIYI UZUNLUĞU			İLK 100 METREDEKİ YAPILAŞMIŞ KIYI UZUNLUĞU		
		Km	%	Km	%*	%**	Km	%***	%****
1. Bölge	Kuşadası - Kuzey Söke	111.45	5.93	26.88	9.30	24.12	17.64	9.59%	65.63
2. Bölge	Didim - Güney Söke - Kuzey Milas	297.01	15.81	65.54	22.68	22.07	26.91	14.63	41.06
3. Bölge	Bodrum	233.26	12.42	101.73	35.20	43.61	79.03	42.97	77.68
4. Bölge	Güney Milas - Menteşe - Ula - Kuzey Marmaris	236.58	12.60	18.83	6.51	7.96	8.91	4.84	47.32
5. Bölge	Köyceğiz - Ortaca - Dalaman	225.53	12.01	6.42	2.22	2.85	2.62	1.42	40.79
6. Bölge	Fethiye - Seydikemer	209.16	11.14	17.44	6.03	8.34	15.83	8.61	90.76
7. Bölge	Datça	236.51	12.59	16.93	5.86	7.16	7.03	3.82	41.53
8. Bölge	Güney Marmaris	328.81	17.51	35.27	12.20	10.73	25.94	14.10	73.55
<b>TOPLAM</b>		<b>1878.31</b>	<b>100</b>	<b>289.05</b>	<b>15.39</b>	<b>15.39</b>	<b>62.25</b>	<b>188.5</b>	<b>9.79</b>

%\* yapılaşmış kıyı uzunluğu / yapılaşmış toplamkıyı uzunluğu,

%\*\*yapılaşmış kıyı uzunluğu / toplam kıyı uzunluğu,

%\*\*\* ilk 100 metredeki yapılaşma / ilk 100 metredeki toplam yapılaşma

%\*\*\*\* ilk 100 metredeki yapılaşma / toplam yapılaşmış kıyı uzunluğu

Araştırma alanında yer alan 1878 km uzunluğundaki kıyı şeridinin %15.39'unu(289.05 km / 1878.31 km) oluşturan 289 km'sinde kıyıda yapılaşma tespit edilmiştir. Yapılan kıyıların %62.25'i ( 62.25 km/ 289.05 km) 3621 sayılı kıyı kanununa göre ilk 100 metrede yapılaşmıştır.

Araştırma alanındaki sahip olunan kıyı uzunluğuna bölge düzeyinde baktığımızda en uzun kıyıya 328.81 km ile 8. Bölge sahip iken, bu bölgedeki kıyıların toplamdaki kıyıların %35.27'sini oluşturmaktadır.en kısa kıyıya111.45 km ile 1. Bölge sahip iken, bu bölgedeki kıyıların toplamdaki kıyıların %5.93'ünü oluşturmaktadır.

Bölge düzeyindeki kıyıların kıyı şeridinin yakın çevresindeki kıyı yapılaşmalarına bakıldığında en fazla kıyı yapılaşması 101.73 km ile 3. Bölgede yer alırken, bu kıyı yapılaşması toplam yapılaşmaların %35.20 'sini, bölge içindeki kıyının ise %43.61'ini oluşturmaktadır. Bölge düzeyindeki kıyıların kıyı şeridinin yakın çevresindeki kıyı yapılaşmalarına bakıldığında en az kıyı yapılaşması 6.42 km ile 5. Bölgede yer alırken, bu kıyı yapılaşması toplam yapılaşmaların %6.03'ünü, bölge içindeki kıyının ise %2.85'ini oluşturmaktadır.

Bölge düzeyindeki kıyıların kıyı şeridinin yakın çevresindeki kıyı yapılaşmalarınının 3621 sayılı Kıyı Kanununa göre uygun yapılaşp yapılaşmadığını anlamak için yapılan analizde elde edilen sonuçlara bakıldığında; en fazla ilk 100 metredeki kıyı yapılaşması 79.03 km ile 3. Bölgede yer alırken, bu ilk 100 metredeki kıyı yapılaşması toplam kıyı yapılaşmaların %42.97'sini, bölge içindeki kıyı yapılaşmasının %77.68'ini oluşturmaktadır. Bölge düzeyindeki en az ilk 100 metredeki kıyı yapılaşması 2.62 km ile 5. Bölgede yer alırken, bu ilk 100 metredeki kıyı yapılaşması toplam kıyı yapılaşmaların %1.42'sini, bölge içindeki kıyı yapılaşmasının %40.79'unu oluşturmaktadır.

Yukarıdaki tabloya bakıldığında 3621 sayılı Kıyı Kanununa göre yapılaşmalara bakıldığında turizm sektörünün geliştiği Bodrum, Kuşadası, Fethiye, Marmaris gibi ilçelerde kıyı kanununa uyulmadığı, kıyıdaki yapılaşmaların yarısından fazlası ilk 100 metrede yapılaştığı, Menteşe, Ula, Köyceğiz, Dalaman gibi turizm sektörünün çok gelişmediği ilçelerde ise kıyı kanununa diğer ilçelerden daha fazla uydukları görülmüştür.

Harita 44: Kıyı Alanlarındaki Yapılaşma Durumu



## 8. ÖNCELİKLİ PLANLANACAK ALANLAR

Planlama alanında bulunan Özel Çevre Koruma Bölgeleri, Turizm Merkezleri, Sit Alanları ile öncelikli planlanması gereken koruma statülü alanlardır. Bu korunan alanlar turizm sektörünün gelişmesi ile birlikte yapılaşma baskısı ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu baskıyı azaltmanın yollarından biride bu alanlarda imar planlarının hazırlanması ve hayata geçirilmesidir.

Araştırma alanının 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı 09.03.2011 Tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanmış ancak 12.11.2012 yılında çıkarılan 14 ilde büyükşehir kurulmasına dair 6360 sayılı kanun ile Aydın ve Muğla İlleri büyükşehir ilan edildikten sonra değişen idari yapının ve yansımalarının aktarılması için bu planın revizyonunun yapılması gerekmektedir.

Muğla ilindeki ve araştırma alanındaki kıyıların büyük bir bölümü Özel Çevre Koruma Bölgesi içinde kalmaktadır. Araştırma alanında yer alan beş adet Özel Çevre Koruma Bölgesinin 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı bulunmakta olup bu alanların alt ölçekli uygulama ve nazım imar planları bulunmamaktadır. Arazi çalışmaları sırasında özellikle Muğla Büyükşehir Belediyesi ve İlçe Belediyeleri bu alanlarda plan olmadığı için herhangi bir şey yapamadıklarını dile getirmiş olup, bu alanların yapılaşma baskısı altında yanlış kararlar alınarak hayata geçirilmesine mani olmak için öncelikli olarak alt ölçek planlarının ve uygulama projelerinin hazırlanması gerekmektedir.

Araştırma alanında yer alan iki adet milli parkından Marmaris Milli Parkı'na ait revizyon uzun devreli gelişme planı çalışmaları 2011 başlamış ve sonuçlandırılmış, Güzel Çamlı B. Menderes Milli Parkının Revizyon Uzun Devreli Gelişme Planları 2017 yılında başlamış ve devam etmektedir. Bu alanlara ait alt ölçek uygulamaya esas plan ve projelerin hazırlanarak uygulamalarının yapılması gerekmektedir.

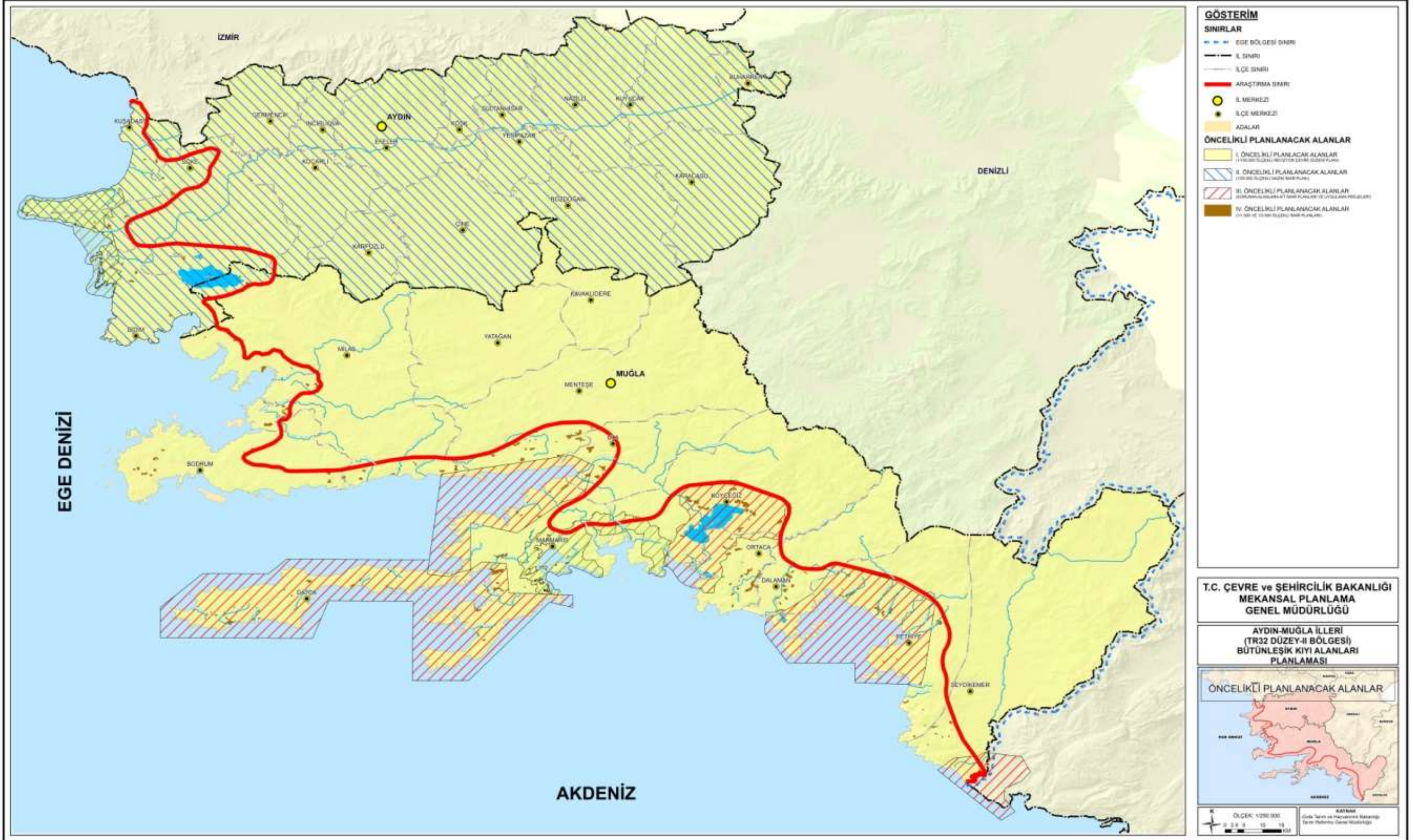
Araştırma alanında yer alan Aydın ve Muğla Büyükşehir Belediyelerinden Muğla iline ait 1/25.000 ölçekli nazım imar planları 2016 yılında onaylanmış olup yürürlüktedir. Aydın iline ait ise halihazırda il bütünü 1/25.000 ölçekli nazım imar planı bulunmamakta olup, 2017 yılı itibari ile bu planın hazırlanma çalışmaları başlatılmış ve devam etmektedir.

Araştırma alanında yer alan ilçe merkezlerine ait yerleşim yerlerinin imar planları bulunmakta olup, ihtiyaç halinde revizyonları ve ilave imar planları belediyeleri tarafından yapılmaktadır.

Bunlar dışında Türkiye'nin önemli turizm merkezleri arasında yer alan Kuşadası, Marmaris, Bodrum ve Fethiye ilçelerinin gelişme alanları yapılacak araştırmalar ile yeniden belirlenmelidir. Örneğin Bodrum ilçesinin mevcut planlarda gelişme eğilimi batı ve güneye doğru iken yakın gelecekte bu alanların yapılaşacağı ve doğal karakteri korunan diğer alanlarda yapılaşma baskısı oluşturacağı öngörülmektedir. Doğal karakteri korunması gereken alanların yapılaşma baskısı karşısında doğallığını koruyabilmesi için Bodrum kent merkezinin doğu kısmının öncelikli olarak planlanarak yeni yaşam alanları üretilmelidir.

Araştırma alanının büyük bir bölümü koruma alanından oluştuğu için, bu alanların imarla yok edilmesini engellemek için detaylı bir çalışma yaparak baskı altındaki alanların belirlenmesi ve bu baskının azaltıldığı yeni ilave alanlar tespit edilmelidir.

Harita 45: Öncelikli Planlanacak Alanlar



## 9. RİSKLİ ALANLAR VE REZERV YAPI ALANLARI

Araştırma alanındaki Aydın İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü'nden isten plan yapımına esas kurum görüşüne verilen 20.02.2017 tarih ve 26137 sayılı yazı ile Muğla İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü'nden isten plan yapımına esas kurum görüşüne verilen 08.03.2017 tarih ve 34501 sayılı yazılarla cevaplar verilmiştir. Bu yazılarda araştırma alanında yer alan ilçelere göre “riskli alanlar” ve “rezerv yapı alanları” gönderilmiştir. Araştırma alanındaki Afete Maruz Alanlar aşağıdaki tabloda verilmiştir. Aydın İl AFAD Müdürlüğü'nün gönderdiği yazıda herhangi bir afet kararına rastlanılmamış olup, Muğla ilinde ise kaya düşmesi ve heyelan afetleri görülmüş ve bu görülen alanların afet kararları alınmış olup çalışmalara devam edilmektedir.

**Tablo 9: Muğla İlindeki Afete Maruz Alanlar**

İl Adı	İlçe Adı	Kaynak	M2	Afet Tıpi	Mahalle	Afet Kararı
Muğla	Milas	Muğla İl AFAD	2468	Kaya Düşmesi	Ören	08.04.2015
Muğla	Milas	Muğla İl AFAD	1460	Kaya Düşmesi	Ören	08.04.2015
Muğla	Milas	Muğla İl AFAD	7082	Kaya Düşmesi	Ören	08.04.2015
Muğla	Milas	Muğla İl AFAD	18488	Kaya Düşmesi	Ören	08.04.2015
Muğla	Ortaca	Muğla İl AFAD	618540	Heyelan	Gökbel	05.11.2012
Muğla	Bodrum	Muğla İl AFAD	6647	Kaya Düşmesi	Gündoğan	29.06.2009
Muğla	Ula	Muğla İl AFAD	16510	Kaya Düşmesi	Gökova	03.03.1990
Muğla	Ula	Muğla İl AFAD	3850	Kaya Düşmesi	Gökova	03.03.1990

Araştırma alanında yer alan geçici iskan alanları aşağıdaki tabloda verilmiş olup, Rezerv Yapı Alanı belirleme çalışmaları il müdürlüklerinde devam etmektedir.

**Tablo 10: Aydın ve Muğla İllerindeki Geçici İskan Alanları**

İl	İlçe	Kaynak	Alan (Ha)
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	9.40
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	0.95
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	0.99
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	3.70
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	2.90
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	2.08
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	0.50
Aydın	Söke	Aydın İl Afet Müdürlüğü	1.78
Aydın	Söke	Aydın İl Afet Müdürlüğü	4.48
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	2.21
Aydın	Kuşadası	Aydın İl Afet Müdürlüğü	1.90
Aydın	Didim	Aydın İl Afet Müdürlüğü	320.74
Muğla	Fethiye	Muğla İl Afet Müdürlüğü	17.99
Muğla	Fethiye	Muğla İl Afet Müdürlüğü	1.50
Muğla	Marmaris	Muğla İl Afet Müdürlüğü	2.10

Kaynak: Aydın ve Muğla İl AFAD Müdürlüğü

Tablo incelediğinde; Aydın ilinde toplam 3.516.166,078 m<sup>2</sup>, Muğla ilinde ise 215.884,240 m<sup>2</sup> olmak üzere alanda toplam 3.732.050,318 m<sup>2</sup> geçici iskan alanının olduğu görülmektedir.

6306 sayılı kanun kapsamında bireysel yapı bazındaki riskli yapılara ilişkin ilgili kurumlar tarafından herhangi bir bilgi kurumlar tarafından verilmezken Aydın İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü'nün 20.02.2017 tarih ve 26137 sayılı yazısında araştırma alanında yer alan riskli alanlara ilişkin gönderilen veriler aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 11: Aydın İlindeki Riskli Alanlar**

İl	Mevkii	Kaynak	Alan (m <sup>2</sup> )
Aydın	Soğucak	Aydın İl Afet Müdürlüğü	4.07
Aydın	Yaylaköy	Aydın İl Afet Müdürlüğü	35.31
Aydın	Yenikent	Aydın İl Afet Müdürlüğü	0.46
Aydın	Fevzipaşa	Aydın İl Afet Müdürlüğü	0.2
Aydın	Konak	Aydın İl Afet Müdürlüğü	4.38
Aydın	Kemalpaşa	Aydın İl Afet Müdürlüğü	2.34
Aydın	Sazlı	Aydın İl Afet Müdürlüğü	0.31
Aydın	Sazlı	Aydın İl Afet Müdürlüğü	3.8
Aydın	Güneykaya	Aydın İl Afet Müdürlüğü	24.2
Aydın	Güneykaya	Aydın İl Afet Müdürlüğü	6.34
Aydın	Akyeniköy	Aydın İl Afet Müdürlüğü	4.31
TOPLAM		Aydın İl Afet Müdürlüğü	85.72

Kaynak: Aydın İl AFAD Müdürlüğü

Tablo incelediğinde; Aydın ilinde toplam toplamda 85.72 Ha alanın riskli alan ilan edildiği görülmekte olup, en büyük alan 35 ha ile Yaylaköy'de yer almaktadır.

## 10. SONUÇ

Deniz ve karanın kesişim yeri olan kıyı alanları, zengin doğal kaynakları ve biyolojik çeşitliliği ile eski çağlardan beri ekonomik ve kültürel yönden dünyanın en önemli ve en yoğun kullanım alanları olmuştur. Kıyılardaki doğal kaynaklar, toplumun ekonomik ve sosyal gelişmesine imkân sağlamış, kıyı bölgelerinin ve hatta ülkenin kalkınmasında diğer alanlara nazaran daha önemli roller üstlenmiştir. Türkiye'deki kıyı alanlarının planlamasına ilişkin ilk çalışmalar 1926 yılında yürürlüğe giren, 743 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun 641. Maddesinde kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altındaki kamuya ait alanlar olduğundan bahsedilmiş ancak gereği gibi yorumlanmadığı için kıyıların özel mülkiyet olarak kullanılmasına devam edilmiştir. 1970 yılında kıyıların kullanımına yönelik düzenlemeler getirilmiş, 1975 yılında 3194 sayılı İmar Kanunu ile kıyı alanları da imar düzenine dahil edilmiş, 1984 yılında ilk yasal düzenleme ile kıyı kanunu çıkarılmıştır ve bu kanunda kayalık alanlarının kıyı olarak kabul edilmemesi gerekçe gösterilerek Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Kıyılarla ilgili madde içeren çok sayıda kanun, yönetmelik ve tüzük bulunsa da bunlar arasında en etkili olan 17.04.1990 tarih ve 20495 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile 3.08.1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'tir.

Kıyıya ilişkin planlama ve mekânsal düzenleme yetkisi başta Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olmak üzere, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, kıyıları da kapsayan daha geniş alanların örneğin bölge ve alt-bölgelerin mekânsal planlarını yapma yetkisi İl Özel İdareleri ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na, kıyı projelerini inceleme ve onaylama yetkisi Ulaştırma Bakanlığı'na, kıyı yapılarına işletme belgesi verilmesi ve denetlenmesi yetkisi Mülga Denizcilik Müsteşarlığı'na, kıyı alanları da dâhil çevresel izleme yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na aittir.

Kıyı alanlarında birden fazla sorumlu kuruluşun bulunması, turizm, sanayi, tarım, enerji gibi sektörlerde izlenen yanlış politikalarda ekonomik kaygının ön planda tutulmasıyla da kıyıların çevrebilim değeri görmezden gelinmesine sebep olmuştur. Bu yüzden bütünlük kıyı alanları yönetimine gereksinim duyulmuştur.

Bütünlük Kıyı Alanı Yönetimi (BKAY), kıyı ve etkileşim alanını bir bütün olarak ele alan ve kıyıyı etkileyen tüm doğal, yapay yapı ve etmenleri, bunların birbirleri ile etkileşimini kavrayan bir yaklaşımdır. Türkiye'de kıyının bütünlük olarak ele alınması için pek çok girişimde bulunulmuş ve pilot çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bütünlük Kıyı Alanı Yönetimi "doğa kaynak yönetimi, çevre yönetimi ve mekânsal boyutu, donatı ve altyapı planlarını da kapsar biçimde kıyı alanları planlaması ve yönetimi" bileşenlerinden oluşmaktadır.

Deniz yetki alanları, denize kıyısı olan devletleri doğrudan ve/veya dolaylı olarak ilgilendiren ve Uluslararası Deniz Hukukunun da sıklıkla yoğunlaştığı alanlardır. Araştırma alanı kıyıların bulunduğu Ege Denizinde yetki alanına ilişkin "karasuları sorunu, kıta sahanlığı sorunu, bazı coğrafi formasyonların/adaların yasal statüsü sorunu, hava sahası anlaşmazlığı ve FIR hattı sorunu, Doğu Ege adalarının silahsızlandırılması sorunu, arama-kurtarma faaliyetleri sorunu" hususları tespit edilmiştir.

Araştırma alanı sınırları içerisinde bulunan Aydın ve Muğla İllerinin toplam kıyı uzunluklarının % 84'ünü deniz kıyısı, %10'ni ada kıyısı ve %6'sını da göl kıyısı oluşturmaktadır. Aydın ilindeki kıyı uzunluğu araştırma alanındaki kıyıların %15'ini, Muğla ili ise % 85'ini oluşturmaktadır.



Araştırma alanını kapsayan Aydın ve Muğla illeri kıyıları toplamda 1878 km uzunluğa sahip olup, bu kıyıları 8 bölge ve 28 alt bölgeye ayrılmıştır. Alandaki en uzun kıyı 8. Bölge Marmaris Planlama Bölgesinde iken, en kısa kıyı ise 1. Bölge Kuşadası-Söke bölgesindedir.

Araştırma alanındaki kıyıları kullanımları incelediğinde; bölgelerde rekreatif amaçlı kullanılan dolgu alanları, ulaşım kıyı yapıları, iskeleler, balıkçılık kıyı yapıları, turizm kıyı yapıları, askeri kıyı yapıları vb. alanları olduğu görülmüştür.

Araştırma alanında; planlama hiyerarşisinde en üst basamakta olan 09.03.2011 tarihinde onaylanan "Aydın-Muğla-Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı" bulunmaktadır. Ayrıca 6 adet 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı bulunmaktadır. 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları incelendiğinde ise; Aydın ilinde bu ölçekte nazım imar planı bulunmadığı, Muğla ilinde Belediye Meclisinin 10.03.2016 tarihinde onayladığı 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı bulunduğu görülmüştür. Alandaki yerleşimlerde 3194 Sayılı İmar Kanunu kapsamında hazırlanmış nazım ve uygulama imar planları da bulunmaktadır.

Kıyı Kenar Çizgisine göre araştırma alanındaki yapılaşmış alanların 3621 Sayılı Kıyı Kanununa uygun yapılaşmış yapılaşmadığı incelediğinde; Araştırma alanında yer alan 1878 km uzunluğundaki kıyı şeridinin %15.39'unu (289.05 km / 1878.31 km) oluşturan 289 km'sinde kıyıda yapılaşma tespit edilmiştir. Yapılan kıyıların %62.25'i ( 62.25 km/ 289.05 km) 3621 sayılı kıyı kanununa göre ilk 100 metrede yapılaşmıştır.

Söz konusu kanuna göre yapılaşmalara bakıldığında turizm sektörünün geliştiği Bodrum, Kuşadası, Fethiye, Marmaris gibi ilçelerde kıyı kanununa uyulmadığı, kıyıdaki yapılaşmaların yarısından fazlası ilk 100 metrede yapılaştığı, Menteşe, Ula, Köyceğiz, Dalaman gibi turizm sektörünün çok gelişmediği ilçelerde ise kıyı kanununa diğer ilçelerden daha fazla uydukları görülmüştür.

Araştırma alanının 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı 09.03.2011 Tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanmış ancak 12.11.2012 yılında çıkarılan 14 ilde büyükşehir kurulmasına dair 6360 sayılı kanun ile Aydın ve Muğla İlleri büyükşehir ilan edildikten sonra değişen idari yapının ve yansımalarının aktarılması için bu planın revizyonunun yapılması gerekmektedir.

Muğla ilindeki ve araştırma alanındaki kıyıların büyük bir bölümü Özel Çevre Koruma Bölgesi içinde kalmaktadır. Araştırma alanında yer alan beş adet Özel Çevre Koruma Bölgesinin 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı bulunmakta olup bu alanların alt ölçekli uygulama ve nazım imar planları bulunmamaktadır. Arazi çalışmaları sırasında özellikle Muğla Büyükşehir Belediyesi ve İlçe Belediyeleri bu alanlarda plan olmadığı için herhangi bir şey yapamadıklarını dile getirmiş olup, bu alanların yapılaşma baskısı altında yanlış kararlar alınarak hayata geçirilmesine mani olmak için öncelikli olarak alt ölçek planlarının ve uygulama projelerinin hazırlanması gerekmektedir. Araştırma alanında ÖÇK dışında Milli Park, Tabiat Parkı, Sit alanları vb. koruma statülü alanları bulunmaktadır. Buradaki turizm faaliyetlerinin ve yaşamın gelişip devam etmesi için yapı yapılacak alanlara ihtiyaç duyulacak ve yakın gelecekte de bu ihtiyaç artarak devam edecektir. Koruma alanlarının yapılaşmaması için araştırma alanında daha detaylı araştırmalarla imara açılacak Özel Proje Alanları tespit edilmeli ve planlanması yapılmalıdır.

## 11. KAYNAKÇA

- 17/04/1990 tarih ve 20495 sayılı resmi gazetede yayınlanan 3621 sayılı **Kıyı Kanunu**
- 3.08.1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan **Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik**.
- **Eke, F.**, Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlama, T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Yayın no:77, Ankara, 1995.
- **Hudson, B., J., (1996)**, Cities on the Shore: The Urban Littoral Frontier, Pinter, pp. 14, NewYork.
- **Demirci, A., Karaburun, A., and Kurt, S., (2009)**, Assessment of Urban Growth in A Natural Protected Area Using Multi-Temporal Satellite Data A Case Study of the Strait of Istanbul (Bosphorus), Fresenius Environmental Bulletin, Vol: 18, No: 9a, pp. 1701-1708.
- **Jourdin, M., M., (1993)**, Avrupa ve Deniz, Çev.A. Muhittin Kargın, Afa, 1993, pp. 20, İstanbul.
- **Keleş, R., (1989)**, Kıyıların Korunması ve Toplum Yararı, A.Ü.SBF Dergisi, Ocak-Haziran, 1989, C. XLIV, No:1-2, s. 43.
- **Keyder, Ç., Özveren, E., Donald Q., (1994)**, Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 6-7, İstanbul
- **Grenon, M., ve Batisse M., (1988)**, Birleşmiş Milletler Çevre Programı, Akdeniz Eylem Planı, Mavi Plan, Çevre Bakanlığı, s. 61-76, Ankara..
- **Duru, B., (2001)**, Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi (Kent ve Çevre Bilimleri) Ana Bilim Dalı, Ph.D. Thesis.
- **Yüksel, Y., Güler, I., Çevik, E., Kilit, Z., (2005)**, Kıyı Çizgisi Erozyonuna Karşı Çözüm Yöntemleri ve Antalya Örneği, Antalya Yöresinin İnşaat Mühendisliği Sorunları Kongresi, Bildiriler Kitabı, s. 424-431.
- **Post, J., C., and Lundin, C., G., (1993)**, Guidelines for Integrated Zone Management, The World Bank, Environmentally Sustainable Development Series, No: 9.
- **Geray, C., (1979)**, "Kamu Taşınmazları, Kıyılar ve Sayıştay", A.Ü.SBF Dergisi, C.XXXIV, No:1-4, s. 8-9.
- **Kuntalp, E.,(1981)**, Deniz Kıyılarının Hukuksal Düzeni, Maya Matbaacılık, s. 9, Ankara,

- **KK, (1984)**, 01.12.1984 tarihli 3086 Sayılı Kıyı Kanunu.
- **KKY, (1985)**, 18.05.1985, Sayı: 18758, 3086 Sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik.
- **Ekinci, O., (1997)**, Kıyılar ve Toplum Yararı, İnsan, Çevre, Toplum, 2. Baskı, Ruşen Keleş (Der.), İmge, s.163-164, Ankara.
- **Tekinbaş, B., (2000)**, Kıyı Mevzuatının Gelişimi, Mekan Planlama ve Yargı Denetimi, Melih Ersoy, H. Çağatay Keskinok (Der.), Yargı Yayınevi, s.122, 123, Ankara.
- **AMKD (Anayasa Mahkemesi Kararları Dergisi), (1993)**, Ankara Üniversitesi Basımevi, Cilt: 22, s. 28-65, Ankara.
- **Kütükçü, M.A., Kaya, İ.S.,** Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz'deki Petrol ve Doğalgaz Kaynakları ile Türkiye'nin Hukuki Durumu, Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi; C. 6, Sayı: 2/1 (2016).
- **Karapınar, N.,**BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar, MTA Doğal Kaynaklar ve Ekonomi Bülteni, Sayı: 20, s.13-21.