

“... ”

1) 6704 sayılı Kanunun 7. maddesiyle 3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesine eklenen “Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir.” tanımı ile 8. maddesiyle 3194 sayılı Kanunun 11. maddesinin birinci fıkrasına “yol” ibaresinden sonra gelmek üzere eklenen “su yolu” ibaresi ve 9. maddesiyle 3194 sayılı Kanunun 18. maddesinin üçüncü fıkrasına “yol” ibaresinden sonra gelmek üzere eklenen “... su yolu” ibaresinin Anayasaya Aykırılığı

**A) Düzenlemenin anlamı, kapsamı, bilimsel ve teknik verilere göre sonuçları**

1. 6704 sayılı Kanunun 7. maddesiyle 3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesine eklenen “Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir.” şeklindeki tanım ile 11. ve 18. maddelerine eklenen “su yolu” ibareleri, biçimsel olarak kanunların genelliği ilkesiyle bağdaşır gözüktüğü de gerçekte önceden kararlaştırılarak kamuoyuna açıklanmış belirli ve somut bir su yolunu, özel bir inşayı, daha somut biçimiyle “Kanal İstanbul” projesini ifade etmektedir. Nitekim, 21.3.2016 tarihinde Başbakan Sayın Ahmet Davutoğlu imzasıyla Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan “65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı”nın Genel Gereğesinde aynen, “Kanal İstanbul için yasal düzenlemenin yapılması,” ifadesine yer verilerek bu husus açık bir şekilde ortaya konulmuş; Tasarının Plan ve Bütçe Komisyonu ile Genel Kurul görüşmelerinde iktidar partisi ile muhalefet partileri milletvekilleri ve hatta Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmelerinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından defalarca dile getirilerek, “Su yolu = Kanal İstanbul Projesi” özdeşliği kurulmuş; dolayısıyla bu konu Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu ve Genel Kurul görüşme tutanakları gibi asli yasama belgelerinde açıkça yer aldığından tartışmalı hiçbir durum kalmamıştır. Bu itibarla hem hukuken hem fiilen “su yolu” tanımı “Kanal İstanbul” tanımı, “su yolu” ifadesi “Kanal İstanbul” ifadesidir.

2. Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki mevcut doğal su yolu olan İstanbul Boğazı’na ek olarak yapay ikinci bir su yolu açma düşüncesi, Sokollu Mehmet Paşa (1505-1579)’ya kadar gider. Ancak aradan geçen uzun bir süreden sonra Türkiye’nin gündemine tekrar girmesi, siyasetçilerin seçim öncesi siyasi propaganda sürecinde seçmenler nezdinde partileri lehine farkındalık ve farklılık yaratarak oy toplamak amaçlı siyasi seçim projeleri bağlamında olmuştur. İlki 1994 Mahalli Seçimleri öncesi DSP Genel Başkanı (merhum) Bülent Ecevit’in DSP İstanbul Büyükşehir Belediye Başkan adayı Necdet Özkan ile birlikte 17 Ocak 1994 tarihinde yaptığı basın toplantısında tanıtımını yaptığı “İstanbul Kanalı Projesi”dir. İkincisi ise 2011 Genel Seçimleri öncesi Başbakan Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın 27.4.2011 tarihinde “Çılgın Projeler” başlığı altında açıkladığı “Kanal İstanbul Projesi”dir.

3. İlki, (merhum) Ecevit’in 1991 Genel Seçimlerinde %10,74 oy alan DSP’nin Genel Başkanı olması ve Partisinin adayının 1994 Mahalli Seçimlerinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığını kazanma şansı bulunmaması nedenleriyle pek etkili olmadığı gibi zaman içinde unutulmuştur. Ancak ikincisi, açıklayanın 2011 Genel Seçimlerine Başbakan olarak girmesi, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanının genel başkanı olduğu partiden olması ve genel seçimlerden %49,83 oranında oyla çıkması nedenleriyle çok etkili olmuş, açıklandığı tarihten itibaren de gündemin odağına yerleşmiştir.

4. Gündeme yerleşmesiyle birlikte siyasi iktidar “Kanal İstanbul Projesi” lehinde kamuoyu oluşturmaya ve seçmenini konsolide edip desteğini almaya yönelik olarak tek yanlı hegemonik bir siyasi propaganda süreci yürütmüş, karşısında ise bilim insanları ile uzmanların bilimsel ve teknik veri ve gerekçelere dayandırdıkları eleştirel görüşleri bulmuştur. “Kanal İstanbul Projesi” lehinde bilimsel ve teknik görüş ileri süren bilim insanı ve uzman olmadığı için ayrı dünyalar (siyaset dünyası-bilim dünyası), ayrı yaklaşımlar (siyasi yaklaşım-bilimsel yaklaşım), ayrı amaçlar (seçmenin oyunu alma-bilimsel atıf alma), ayrı sorumluluklar (seçmene hesap verme-bilime, tarihe ve toplumun geleceğine hesap verme), ayrı imkanlar (iktidar olmanın sınırsız kamuoyu oluşturma gücü-bilimin halka ulaşma ve karşılığını bulma imkanı) ve farklı parametreler (ekonomik ve siyasi fayda-ekonomik sonuçlar da doğuracak çevresel ve kentsel felaketler ile uluslararası siyasi sorunlar) temelinde sürdürülen tartışmayı, Siyasi İktidarın bilimsel görüşlerin her türüne kulağını kapayarak bir tür “monolog”a dönüştürmesi nedeniyle herhangi bir uzlaşının çıkması mümkün olamamıştır.

5. Kanal İstanbul Projesi kamuoyundan gizli yürütülmekte, nedeni olarak da arazi spekülasyonuna dayalı kent rantları elde edilmesine meydan verilmemesi argümanı ileri sürülmektedir. İlk bakışta doğru ve yerinde izlenimine yol açan bu argüman, gerçekte proje güzergahını bilmesi gerekenlerin (projenin yönlendirilmesi, hazırlanması ve koordinasyonunda görev alanlar) bileceği ve rantı da bilmesi gerekenler ile bilmesi gerekenlerin bildirdiklerinin elde edeceği anlamına geldiğinden, Projenin kamuoyundan kaçırılmasına gerekçe oluşturmamakta, aksine elde edilecek rantı bilmesi gerekenler temelinde özelleştirdiğinden saydamlığa, açıklığa ve hesap verebilirliğe dayanan demokratik hukuk devletinde kaçınılması gereken bir uygulama boyutu taşımaktadır.

6. Bu gizliliğe rağmen, siyasi iktidar temsilcileri tarafından değişik ortamlarda defalarca dile getirilen ve kamuoyuna yansıyan bilgilerden Projenin, Avrupa Kıtası ile Asya Kıtasını ayıran ve Marmara Denizi ile Karadenizi birbirine bağlayan doğal su yolu olan İstanbul Boğazı’nın iki yakasına yayılmış İstanbul şehrinin Avrupa yakasında yapılacağı; Kanalın yaklaşık 40-45 km. uzunluğunda, yüzeyde 125-150 mt. genişliğinde ve 25 mt. derinliğinde olacağı; karar aşamasında bulunduğu ileri sürülen üç farklı güzergahtan hangisinden geçerse geçsin, Kanalın iki yakasının yerleşme ve yapılaşmaya açılacağı ve böylece iki yarımada oluşmuş İstanbul’un kanal boyunca Kuzey-Güney aksında ve Batı yönünde büyümesi öngörülerek iki yarımada ve bir adadan oluşan mega kent İstanbul’un yaratılacağı anlaşılmaktadır.

7. 40-45 km. uzunluğunda, 125-150 mt. genişliğinde ve 25 mt derinliğinde bir kanal yoluyla tarım alanları, meralar, ormanlar, sulak alanlar, akarsular ve göllerden geçerek Karadeniz’den Marmara Denizine ulaşacak ve her iki yakası yerleşme ve yapılaşmaya açılacak Kanal İstanbul Projesinin, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz ile İstanbul’u da içine alan Trakya’nın bir bütün olarak ekosistemi, İstanbul’un kent fizyolojisi ve İstanbul Boğazının hukuki rejimi üzerinde belirleyici etkilerinin olacağı tartışmasızdır. Bilim insanı ve uzmanlar bu etkilerin çevresel ve kentsel felaketler ile uluslararası düzeyde hukuki sorunlara yol açacağı ve bir daha da geri dönüşünün mümkün olmayacağını belirtmektedirler.

8. Hacettepe Üniversitesi öğretim üyesi Denizbilimci Prof. Dr. Cemal Saydam “Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel bir karşı görüş” isimli makalesinde (EK -1), Karadeniz’in Marmara Denizinden 30 cm. yüksek olduğunu (ve bu yüksekliğin Haziran veya Temmuz aylarında poyraz da varsa 70-80 cm.’ye çıkabildiğini), Marmara Denizinin altından gelen Akdeniz tuzlu suyunun Boğaza dip kısmından 30-40 mt kalınlığında girip Karadeniz’in dip duyuna aktığını, buna karşın Karadenizin az tuzlu suyunun Boğaza 60-70 mt. kalınlığında üst yüzeyden girip

Hisarlar önü ve Salacak kırılmalarından sonra Marmara Denizine 10-15 mt kalınlığında çıkarak Marmara Denizinde bir “jet” akımı oluşturduğunu, Marmara Denizinin ilk 25 metresinin Karadeniz suyu, altında kalanının ise Akdeniz suyu ile dolu olduğunu, Karadenizden gelen yüzey suyunun Marmara denizinin üst tabakasını 3 ayda bir, Akdenizden gelen dip suyunun Marmara denizinin alt tabakasını ise 7 yılda bir değiştirebildiğini; bu “jet” akımının Marmara’nın alt suyunun yüzey suyuyla karışmasına ve alt sulardaki besinlerin üste çıkarak yüzey suyunda organik madde çoğalmasına neden olduğunu; balıklar açısından besin kaynağı olan ve Marmara denizinin balık açısından zenginliğini oluşturan bu organik yükün daha sonra dibe çökmesi ile alt suya oksijen yükü bindirdiğini ve alt suda oksijeni tükettiğini; Marmara denizine Akdenizden giren oksijenli dip sularının akımıyla oksijensiz suyun Marmara denizinin kuzeyinde (İstanbul kıyıları) yoğunlaştığını;

9. Türkiye Boğazları bu sistemle işlerken; “Kanal İstanbul”un yapılması durumunda nereye yapılırsa yapılsın Karadeniz suyunun Marmara denizinde ikinci bir “jet” akıma neden olacağını; bu jet akımın Marmara’da yaratacağı ikinci organik yük ile ilk etapta belki de balık üretiminin artacağını, ancak zaman içinde organik yükün aynı şekilde alt tabakaya geçerek oksijen tüketimine başlayacağını, böylece alt tabakada zaten sınırdaki oksijen seviyesi üzerine ikinci bir organik yük bindirerek alt tabakayı tamamen oksijensiz bırakacağını; oksijensiz su denizin dibine temas ettiğinde 25 metredeki Karadeniz suyu Akdeniz suyu tabakalaşması sınırında “mangan oksit” parçacıkları oluşacağını, zamanla bu parçacıkların tüm Marmara denizini kaplayarak 25 metrenin altına Güneş ışığı geçmesini tamamen önleyeceğini; böylece alt sudaki “hidrojen sülfür” konsantrasyonunu hızla artırıp, her lodos sürecinde alt suyun üst suyla karışmasıyla atmosfere de çıkacağını, lodos rüzgarları güneybatıdan estiği için her lodosta İstanbul’u hidrojen sülfür (çürük yumurta) kokusunun kaplayacağını; oksijensiz suyun zamanla tüm Marmara denizini kapsayarak, Marmara denizini balıkların göç alanı ve canlı yaşam alanı olmaktan çıkaracağını; bu sürecin geri dönüşünün de hiçbir şekilde mümkün olmayacağını belirtmektedir.

10. Kanal İstanbul Projesinin deniz ve kara ekosistemlerinde yol açacağı felaketlere, İstanbul kentinin üzerine bindireceği fizyolojik yüklere ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde Türkiye’nin elde ettiği askeri geçişlere ilişkin ayrıcalıkların kaybetme riskine ilişkin pek çok bilimsel makale yayınlanmış ve konferanslar düzenlenmiştir. Ancak bunların tek bir raporda ve bütün yönleriyle incelendiği bilimsel çalışma, WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı) tarafından hazırlanan “YA KANAL YA İSTANBUL Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirilmesi” isimli rapordur (EK-2).

11. Raporda Kanal İstanbul Projesi, Türkiye’nin saygın üniversitelerinin uluslararası saygınlığı olan bilim insanları ile teknik uzmanlar tarafından bütün yönleriyle değerlendirilmiş; Kanal İstanbul Projesi’nin, denizel ekosisteme etkileri ve deniz ulaşımına ilişkin hususlar Prof. Dr. Cemal Saydam (Hacettepe Üniversitesi Çevre Mühendisliği ABD Denizbilimi), Prof. Dr. Ahmet C. Yalçınar (ODTÜ Deniz Mühendisliği Araştırma Merkezi), Prof. Dr. Ahsen Yüksek (İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Denizel Çevre ABD); ormanlar, meralar, tarım alanları, sulak alanlar, su kaynakları vb. karasal ekoloji üzerindeki etkileri Prof. Dr. Doğanay Tolunay (İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Toprak İlimi ve Ekolojisi ABD), Prof. Dr. Murat Türkeş (Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya ABD), Doç. Dr. Zeynel Aslangündoğdu (İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi), Ahmet Atalık (Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı), Sema Atay (Ziraat Yüksek Mühendisi), Mahir Gürbüz (Ziraat Mühendisleri Odası Eski Başkanı), Dr. Sedat Kalem (Orman Mühendisi, Peyzaj Mimarı); İstanbul kent fizyolojisi üzerindeki etkileri Doç. Dr. Sevim Budak (İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kentleşme ve Çevre

Sorunları ABD), Doç Dr. Hürriyet Ögdül (Mimar Sinan GSÜ Şehir ve Bölge Planlama ABD); beklenen İstanbul depreminin riskini derinleştiren etkileri Prof. Dr. Naci Görür (İTÜ Maden Fakültesi Jeoloji-Serimontoloji ve Deniz Jeolojisi), Prof. Dr. Emin Özsoy (İTÜ Avrasya Yer Bilimleri Enstitüsü Boğaz Dinamikleri ve Boğaz Akıntıları Ekosistemi), Doç. Dr. Cenk Yaltırak (İTÜ Maden Fakültesi Genel Jeoloji ABD); sosyo-ekonomik etkileri Prof. Dr. Fikret Adaman (Boğaziçi Üniversitesi Ekonomi Bölümü Sürdürülebilir Kalkınma), Prof. Dr. Haluk Gerçek (İTÜ İnşaat Fakültesi, Ulaştırma Planlaması, Modelleme ve Yatırım Değerlendirmesi), Dr. Bengi Akbulut (İktisat Doktoru); uluslararası hukuki boyutu Yrd. Doç. Dr. Dolunay Özbek (Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Uluslararası Hukuk ABD), Dr. Nilüfer Oral (Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Uluslararası Hukuk ABD Deniz Hukuku Araştırma Merkezi Müdürü) tarafından değerlendirilmiştir.

12. Raporda Kanal İstanbul Projesi'nin denizel ekosisteme etkileri, daha derinlemesine, bilimsel veriler ışığında ve teknik terimlerle değerlendirildikten sonra "Karadeniz'den güneye yönelik akımın ve madde taşınımının kolaylaştırılması Marmara Denizi'nde bugünkünden çok daha büyük oranda ötrofikasyon; artan alg patlaması, red tide, kay-kay, müsilaj olaylarına neden olarak daha fazla organik madde çökmesine yol açacak, alt su kütlesi oksijen yetersizliğinden (hypoxia) oksijensiz koşullara (anoxia) doğru değişebilecektir. Pelajik canlıların, balık göç yol ve davranışının, kışlama alanlarının etkilenmesi, Marmara'nın hemen hemen yarısını kapsayan sığ bölgelerde taban canlılarının yok olması kaçınılmaz olabilir. Etkiler yalnız Marmara ile sınırlı kalmayıp Çanakkale Boğazı ve hatta Kuzey Ege'ye kadar ulaşabilecektir." denilmiştir (s. 55).

13. Kanal İstanbul Projesi'nin geçeceği ormanlar, meralar, tarım alanları, sulak alanlar, su kaynakları vb.'nin mevcut durumu ve Proje'nin karasal ekoloji üzerindeki etkileri konusunda, "Uzunluğu 45 km civarında olan güzergâhın yaklaşık 20 km'sinin ormanlardan geçeceği ve kanal genişliğinin 100-150 mt olacağı düşünülürse, kaba bir hesaplama 300-350 hektar civarında orman alanının, yalnızca kanalın fiziki varlığı ile doğrudan ortadan kalkacağını öngörmek yanlış olmaz. Bu yaklaşık 10 Yıldız Parkı anlamına gelmektedir. Kanalın etrafında gelişecek altyapı (köprüler, yollar) ve kentsel gelişim (konutlar, iş merkezleri vs.) ile birlikte kaybedilecek orman alanı bunun birkaç katına çıkabileceği gibi çevredeki orman dokusu da doğal niteliğini önemli ölçüde kaybedecektir (s:39). Genel olarak 545 bin hektar alana sahip İstanbul ilinin yaklaşık %25'i tarım alanlarından oluşmaktadır. Bunun %86'sı, Kanal İstanbul'un konumlandığı Avrupa yakasında yer almaktadır. Aynı şekilde çayır-mera arazilerinin %86'sı da Avrupa yakasındadır. Toplam yağışın yeterliliği ve dengeli dağılımı nedeniyle, tarım arazilerinin %90'ında sulama gerekmeden kuru tarım ya da yağışa bağlı tarım gerçekleştirilmektedir. .. İl genelinde 120 bin hektarlık alana sahip ve büyük bölümü Avrupa yakasında olan kuru tarım arazileri de Silivri (%48), Çatalca (%39) ve Büyükçekmece (%6) çevresinde yoğunlaşmıştır. Büyük bir çeşitlilik gösteren bitkisel ürünler tümüyle pazara dönüktür (s:41). İstanbul'da doğal olarak yetişen bitkilerden 40 kadarı endemiktir; ... Bunlardan 18'i ise yalnızca İstanbul'a özgüdür" (s:65). "Çok sayıda bilim insanının katılımıyla, 2000'li yılların başında WWF-Türkiye tarafından yapılan çalışmalarla Önemli Bitki Alanları (ÖBA)'nın tanımlandığı ilk ülke Türkiye olmuştur. Şimdiye kadar, yedisi İstanbul il sınırları içinde olmak üzere, Türkiye çapında toplam 122 ÖBA belirlenmiştir. Bunlardan Terkos-Kasatura Kıyıları ile Batı İstanbul Meraları, Kanal İstanbul Projesi'nden (Küçükçekmece-Sazlıdere-Terkos hattının tercih edilmesi halinde) doğrudan ve en çok etkilenmesi beklenen ÖBA'lardır. Terkos-Kasatura ÖBA'da nesli tehlike altında bulunan toplam 73 nadir ve endemik bitki tespit edilmiştir. ÖBA içinde Tabiatı Koruma Alanı, Doğal Sit Alanı ve Yaban Hayatı Koruma sahası gibi resmi koruma statüsüne sahip alanlar bulunmaktadır. İstanbul'un en büyük içme suyu kaynaklarından biri olan Terkos Gölü ve civarındaki zengin sucül, bataklık, kumul,

fundalık ve orman habitatlarını içeren bu alan 575 bitki taksonu ile Türkiye'nin en zengin floraya sahip yerleri arasındadır. Florasında, 10 adet Bern Sözleşmesi (Avrupa Yaban Hayatı ve Yaşam Alanlarını Koruma Sözleşmesi) Ek Liste I türü ve 8 Küresel Ölçekte Tehlike Altında tür dahil, 73'den fazla ülke çapında nadir bitki taksonu yer lamaktadır. Bunlardan 13'ü endemiktir... Batı İstanbul Meraları adıyla tanımlanan ve Sazlıdere Barajı etrafındaki bölgeyi kapsadığı için tamamen Kanal güzergahı altında kalacak olan diğer ÖBA, İstanbul şehrinin hemen batısındaki tepeler üzerinde bozulmadan kalmış kalkerli mera, yüzeye çıkmış kayalar ve asit karakterli kuru fundalık mera parçalarını içerir. Küçükçekmece gölünün açık su ve bataklık bitki toplulukları da bu ÖBA sınırları içine girer... Güzergahın Büyükçekmece Gölü'nden geçmesi halinde, Karasu Çayı'nın Marmara Denizi'ne döküldüğü yerde oluşmuş bu sığ kıyı gölü ile birlikte etrafındaki bitki örtüsü de yok olacaktır (s:68). Kış aylarında 10 binden fazla su kuşu barındıran Terkos Gölü aynı zamanda Doğal Hayatı Koruma Derneği tarafından belirlenmiş olan (1997) Önemli Kuş Alanlarından (ÖKA) biridir... Büyük Çekmece Gölü ve yakın çevresi özellikle su kuşları için önemli üreme, göç ve kışlama alanıdır (s:69). Yeraltı suyu açısından önemli bir potansiyele sahip olan İstanbul'da Silivri, Çatalca ve Büyükçekmece ilçelerinde yoğunlaşmış yeraltı suyu havzalarına inşa edilecek Kanaldan herhangi bir sızıntı olması durumunda, tüm Avrupa yakasındaki yeraltı suları bir daha geri dönüşü olmayacak şekilde tuzlanacaktır. Avrupa yakasının içme suyu gereksiniminin çok önemli bir bölümünün bu havzalarda açılan derin sondajlarla karşılandığı dikkate alındığında, ortaya çıkacak durumu kestirmek zor değildir... Kanal İstanbul projesinin zorunlu olarak tarım, mera ve orman arazileri üzerinden geçeceği dikkate alındığında, büyük çapta verimli arazi kaybı, tarımsal ürün kaybı ve bitki örtüsü tahribatı ile sonuçlanacağı aşikardır. Yitirilecek olan bu arazilerin, ülkenin en verimli tarım alanlarının yer aldığı Trakya bölgesinde gerçekleşmesi, sorunun önemini bir kat daha artırmaktadır. Ekolojik ve ekonomik değeri hesaplanamayacak büyüklükte ve önemde olan ancak ülkemizde adeta ucuz arsa muamesesi gören verimli tarım topraklarımızın yeni köprü ve bağlantı yolları, havaalanı, kanal gibi yatırımlara ve etrafında gelişecek yeni şehirlere kurban edilmesi Türkiye'de yaşanmakta olan toprak kaybı sorununa yeni boyutlar eklenmesi anlamına gelecektir" (s:72) denilmektedir.

14. İstanbul kent fizyolojisi üzerindeki etkileri hususunda, "İstanbul'un gelişmesini biçimlendiren en önemli iki coğrafi öge, Marmara Denizi ve Boğaz'dır. Marmara Denizi doğu-batı yönündeki gelişmeye, Boğaz ise kuzeye doğru gelişmeye imkan veren bir coğrafi yapıdadır. Kentin bölge ile ilişkisini sağlayan ulaşım aksları doğu-batı yönünde geliştiğinden tarihsel olarak gelişme bu yönlerde olmuştur. Boğaz yönündeki gelişme ise deniz ile yamaçlar arasında ince bir hat üzerinde sınırlı kalmıştır (s:84). Kanal İstanbul projesi ile Küçükçekmece-Hadımköy aksı güçlendirilerek Karadeniz'e kadar uzanmış olacak, kuzeyde Havalimanı ile birleşerek bölgede Karadeniz sahili boyunca yeni yerleşimlerin oluşumuna zemin hazırlayacaktır. Böylece kentin tarihsel büyüme biçimi olan, Marmara Denizi'ne paralel doğu-batı yönünde açık lineer şema üzerine kuzeye doğru eklemelenme şeklinde gelişen büyüme artık sözkonusu olmayacaktır. Onun yerine, kuzey-güney akslarının güçlendiği, yer yer birleşerek kuzeye doğru büyük kentsel lekeler oluşturan ve Karadeniz sahilindeki gelişmeleri de hızlandıracak yeni bir büyüme biçimi ortaya çıkacaktır (s:85). Yapılması halinde Kanal ile Boğaz arasında oluşacak "ada" bu yoğunlaşmanın merkezi olacaktır. Kanal üzerinde doğu-batı yönünde yapılacak ve sayısı giderek artacak olan köprüler bu eşğin aşılması için yeni maliyetler yükleyecektir. Böylece kentin bölgesi ile bütünleşmesini sağlayacak olan, ayrıca bazı fonksiyonların desentralize edilmesini kolaylaştıran doğu-batı ekseninde gelişme giderek imkansız hale gelecektir (s:86). Nüfus 1970 yılından 2000 yılına kadar 30 yıl içinde üçe katlanmış, 3 milyondan 10 milyona çıkmıştır. Kentin 2014 nüfusu 14,377,018 olmuştur. İstanbul'un ülke nüfusu içindeki payı da sürekli artış göstermiştir. 1970 yılında ülke nüfusunun % 8.48'i İstanbul'da yaşarken, 2000 yılında bu oran %14.78'e ulaşmıştır. 2014 yılı sonu

itibariyle ülkedeki neredeyse her beş kişiden biri (%18.50) İstanbul'da yaşamaktadır... eğer nüfus artışı aynı hızla devam ederse, 2050 yılında İstanbul'un nüfusu neredeyse 50 milyona ulaşacaktır (Küçükaslan, 2012). Yapılması durumunda Kanal İstanbul'un bu yönde katkı yapacağı açıktır. Kanal İstanbul projesinin gerçekleşmesi halinde yerleşime açılacak yeni alanlar 30,825 ha olacaktır. Medyada yapılan açıklamalar nüfusun 1 milyon olacağı şeklindedir. Bölgenin tamamının yapılaşmaya açılması durumunda, yoğunluk ortalama 200 kişi/ha olarak düşünülürse nüfus 6 milyona kadar çıkabilir. Bu en uç tahmindir. Alanda farklı fonksiyonların (sağlık kent, finans merkezi, oteller, AVM'ler vb) yer alması durumunda gece nüfusu azalacak, hizmet nüfusu ve günlük kullanıcı sayıları artacaktır. Kanalın Rezerv Yapı Alanı içinde yapılması durumunda yapılaşma alanı azalacak, buna karşılık yaratılacak cazibe ile daha çok talep olacak ve yoğunluklar artacaktır. Proje alanındaki nüfusun dışında, projenin yaratacağı çekimle etraftaki bölgelerde de yeni gelişmelerin olacağını tahmin etmek zor değildir (s:87). İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda kentin taşıma kapasitesi gözönüne alınarak 2023 nüfusu 16.000.000 olarak belirlenmiştir. Mevcut eğilim devam ederse nüfusun 2023 yılında 23 milyona çıkacağı, kentin kaynaklarının ve ekolojik sınırlarının buna olanak vermediği gerekçeleriyle bu sınırlama yapılmıştır. Planda bu amaçla bazı istihdam alanlarının bölgedeki diğer illere kaydırılması öngörülmüştür. Bugün hukuki olarak geçerli olan bu planda tüm arazi kullanım kararları, istihdam tahminleri, statejiler bu nüfusa göre geliştirilmiştir (s:88). 1999 yılında yapılan İSKİ Master Planında 2040 yılına kadar su arz ve talep projeksiyonları yapılmıştır. Tahmin edilen günlük su tüketimi göz önüne alındığında, mevcuttaki 1.035.200.000 m<sup>3</sup>'lük suyun (İSKİ, 2002,) ancak 10.283.000 kişinin yıllık ihtiyacını karşılayabildiği görülmektedir. Oysa kent nüfusu 2005 yılına gelindiğinde bu nüfusa erişmiştir (İBB 2006)" (s:94). denilmiştir.

15. Beklenen İstanbul depreminin riskini derinleştiren etkileri konusunda, "Marmara Denizi'nin içerisindeki Kuzey Anadolu Fayı'nın Küçükçekmece kıyılarına olan uzaklığının 10-12 km olduğu düşünülürse, özellikle Kanal'ın Marmara ucunun olası depremlerden çok şiddetli etkileneceği açıktır. Olası bir Marmara depreminin Silivri açıklarında, Orta Marmara Çukuru ile Adalar arasında gerçekleşmesi beklenmektedir. Eğer bu depremin büyüklüğü 7.3 olursa Kanal'ın bu depremden 10'un üzerinde bir şiddetle etkilenmesi mümkündür. Aynı hatta depremin daha büyük olması halinde şiddet çok daha fazla olacaktır. Kanalın bu depremler sırasında olabilecek yanal ve düşey hareketlere karşı nasıl tepki vereceği gerçekten ciddi bir araştırma konusudur. Bu yapının deprem sırasında kayması, kırılması veya burulması çok büyük felaketlere neden olabilecektir." (s:75) denilmektedir.

16. Sosyo-ekonomik etkilerine ilişkin olarak, "Deniz içerisinde yapılması gereken hafriyat bir tarafa bırakılırsa, yapılması gereken toplam hafriyat Silivri güzergahında 869 milyon m<sup>3</sup>, B. Çekmece-Terkos güzergahında 365 milyon m<sup>3</sup> ve K. Çekmece-Terkos güzergahında ise 237 milyon m<sup>3</sup> olacaktır. Buna göre, hafriyat yönünden en uygun alternatif K. Çekmece-Terkos güzergahıdır. Ancak bu durum, Sazlıdere Barajı'nın feda edilmesi ve İstanbul'un bugün kullandığı suyun % 6,7 oranında azalması anlamına gelmektedir. 237 milyon m<sup>3</sup>'lük kazının taşınacak hacim olarak boyutu yaklaşık olarak 355 milyon m<sup>3</sup>'dür (havalanmış malzeme hacmi=1.5 x kazılacak hacim). Bu boyuttaki bir hafriyatın ne anlama geldiğini anlamak için ne kadar zamanda ve kaç kamyonla taşınabileceğine bakmak gerekir. Söz konusu hafriyatı bir seferde taşımak için 20 m<sup>3</sup> kapasiteli 17 milyon 750 bin kamyonu ihtiyaç vardır. Örneğin, 1000 kamyonun çalıştığı ve her kamyonun da bir günde 10 sefer yaptığı varsayıldığında günde 200 bin m<sup>3</sup> malzeme taşınabilir. Buna göre toplam hafriyatın taşınabilmesi için 1775 güne veya yaklaşık 5 seneye ihtiyaç vardır. İnşaat işleri için ise 30 milyon m<sup>3</sup> demirli beton ihtiyacı keşfedilmektedir. Hangi güzergah seçilirse seçilsin en az 3 yeni köprünün yapılması gerekecektir. Kanal İstanbul'un yapılması halinde halihazırda

kullanılan, ancak kanal için deplase edilmesi şart olan büyük yapılar bulunmaktadır. Bunlar, İstanbulTrakya Demiryolu, TEM Otoyolu, E5 Otoyolu, onlarca önemli karayolu, Terkos-Alibey tarihi su galerisi, onlarca önemli içme suyu isale hattı, Ataköy atık su kollektörü gibi yapılardır (s:16)... bu proje ile bir yandan Boğaz trafiği üzerinde var olan yükün hafiflemesi (dolayısıyla hem olası deniz kazaları azaltılmış olacak hem de Boğaz'ın rekreasyonel ve turistik kullanımı artabilecek) diğer yandan da kanal etrafında yerleşim alanlarının oluşması beklenmektedir. Şüphesiz böylesi kapsamlı bir projenin en başta yatırım (kanalın açılması, çıkan hafriyatın bertarafı, betonarme istinatlar, köprü inşaatları vb) ve operasyonel maliyeti bulunmaktadır. Projenin özelliklerine dair elimizde bir bilgi bulunmadığı için bu tür yatırım ve operasyon maliyetlerinin niteliği ve niceliğine dair bir kestirim yapmaktan uzağız. Ancak, böylesi bir mega projenin ülke kaynaklarının önemli bir kısmını kullanacağı ve dolayısıyla bu kaynakların olası başka kullanımlarından feragat edileceği için, söz konusu kaynakların alternatif kullanım alanlarının da masaya yatırılması gerektiğinin altını çizmek isteriz. Ayrıca, bölgedeki mevcut kullanıcıların (en başta tarımsal arazidekiler) bu projeyle maruz kalacakları kayıplarının hem iktisadi hem de sosyal boyutlarda olacağı unutulmamalıdır. Fakat, yukarıdaki tartışmanın altını çizdiği en önemli husus, böylesi bir projenin beraberinde çok ciddi ekolojik tahribat getirmesi ve dahası bu tahribatın katastrofik boyutlarda olması ihtimalinin bulunduğudır.

Tüm bu tartışmanın getirdiği sonuç, Kanal İstanbul projesinin sosyo-ekonomik değerlendirmesinin yapılmasında:

- Getiri ve götürülerin hesaplanmasında risk faktörlerinin dikkate alınması gerektiği
- Özellikle katastrofik risk olarak adlandırdığımız büyük ölçekli ekolojik tahribatın mutlaka gözönünde bulundurulması ihtiyacı bulunduğu
- Olası etkilerin birçoğunun parasal değerlere indirgenmesinin ciddi sıkıntılar barındırdığı
- Çoklu-kriter temelli bir değerlendirme sürecinin projenin geleceğine ilişkin daha gerçekçi,

ekolojik ve toplumsal açıdan daha sağlıklı fikirler üretebileceği hususları ortaya konmuştur.” (s:81) denilmektedir.

17. Uluslararası hukuki boyutuna ilişkin olarak, “Coğrafi özellikleri nedeniyle son derece riskli bir su yolu olan İstanbul Boğazı’ndan Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin imzalandığı 1936 yılında, yılda ortalama 4 bin 700 gemi geçiş yapmaktayken; bu sayı günümüzde 50 bin düzeyine ulaşmıştır. Sözleşmenin imzalandığı yıllarda Boğaz için önemli bir risk unsuru olan petrol taşımacılığı yokken, artık yılda ortalama 150 milyon ton petrol ürünü taşınmaktadır. Kanal İstanbul projesinin başarılı olabilmesi, gemilerin ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı’nı değil Kanal İstanbul’u kullanmaları varsayımına dayanmaktadır. Oysa hem Montrö Sözleşmesine, hem de uluslararası hukuka göre, gemiler Kanal İstanbul’u kullanmaya zorlanamaz. (s:97) Sularının tamamı bir devletin karasuları içinde dahi olsa, hem ticari hem de askeri gemiler, uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlardan geçişe ilişkin uluslararası hukuk kuralları uyarınca kıyı devletinin güvenliğini tehdit etmediği sürece Boğaz’dan geçiş hakkına sahip olmaya devam edecektir. Kıyı devletinin bu geçişi yasaklama, askıya alma, hatta askeri gemiler için dahi ihbar veya izin isteme hakkı yoktur. Yani Montrö

Sözleşmesi feshedilse dahi Türkiye, ticari gemi geçişlerini yasaklama yetkisine sahip olamayacaktır. Türk boğazlarından geçmek isteyen yabancı gemilerin Kanalı kullanmaya zorlanmaları, hukuki yükümlülüklerle birlikte, birtakım olumsuz uluslararası/bölgesel siyasi etkileri de beraberinde getirebilir. Bunlardan en önemlisi, Montrö Sözleşmesi ile kurulan ve devam etmesine özen gösterilen askeri dengedir. Sözleşme, askeri gemilerin geçişini hem tonaj hem de tür bakımından sınırlamaktadır. Ayrıca, Karadeniz kıyıdaşı olmayan devletlerin askeri gemileri Karadeniz’de en fazla 21 gün kalabilir. Böylece Türkiye’nin güvenliğine ek olarak Karadeniz kıyıdaşlarının da güvenliği gözetilmektedir. Uçak gemisi, denizaltı gibi bazı klas gemilerin geçmesinin Sözleşmeyle yasaklanmış olması da Rusya donanmasının (eski SSCB) etki alanını kısıtlamış olmaktadır. Soğuk savaş döneminde Kiev ve Kuznetsov gemilerinin geçişi, sonrasında hizmet dışı bırakılmış olan Varyag’ın geçişinin yarattığı tartışmalar ve 2008 yılındaki Gürcistan-Rusya çatışması sırasında ABD’nin hastane gemisi göndermek istemesinin ardından yapılan müzakere süreçlerinde de görüldüğü üzere bu dengeyi korumak için Sözleşmeye taraf olan önemli aktörlerin (ve hatta taraf olmayan ABD’nin) tercihi, Montrö’yü hukuki olarak zorlamak yerine, devamını sağlamaya yönelik bir uzlaşmayı bulmak olmuştur. Kanal İstanbul geçişinin sadece ticari gemilere açılması halinde dahi Sözleşme’nin hukuki varlığının sorgulanabileceği düşünülebilir. Bu da, Türkiye’nin tarafsız kaldığı savaş zamanlarında, savaşın askeri gemilerinin geçişinin yasaklanmasıyla Türkiye’nin tarafsızlığını koruyabilmesi için savaş hukukunun olağan kurallarına doğrudan Türkiye lehine getirilmiş hükümlerin de kalkması gibi kapsamlı bir kayıp anlamına gelecektir.” (s:98).

18. Kanal İstanbul Projesi’nin bilim insanları ve uzmanlar tarafından bütün yönleriyle değerlendirildiği Raporda kısaca yukarıdaki değerlendirmelere yer verilmiştir. Türkiye’deki bilim insanı ve uzmanlar elbette ki Raporu hazırlayanlarla sınırlı değildir. Başka görüş ve değerlendirmede bulunacak bilim insanı ve uzmanlar da olabilecektir. Ancak, kamuoyuna açıklanmış veya kamunun erişimine açılmış farklı değerlendirmeleri içeren başka bilimsel görüş ve değerlendirme bulunmadığı gibi Kanun Tasarısı hakkında ilgili kamu kuruluşları, kamu kurumu niteliğindeki meslek örgütleri ve sivil toplum kuruluşlarından görüş de alınmadığından, Anayasaya aykırılık gerekçelerinde zorunlu olarak kamuoyuna yansımış bulunan eldeki bilimsel görüş ve değerlendirmeler esas alınacaktır.

#### B) Anayasaya aykırılık sorunu

19. Anayasanın 2. maddesinde demokratik devlet ilkesine yer verilmiştir. Günümüzün temsili demokrasilerinde demokratik devlet, seçim sandığına indirgenemeyen, toplumun genelini ve geleceğini ilgilendiren yasama alanlarında katılımcılığı ve çoğulculuğu esas alan devlet demektir.

20. Nitekim bu husus hukuk sistemimize de girmiştir. Anayasanın 161. maddesinin ikinci fıkrasının göndermesiyle yasalaşan 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu’nun “Gelir ve giderleri etkileyecek kanun tasarıları” kenar başlıklı 14. maddesinde, “Merkezî yönetim kapsamındaki kamu idareleri; kamu gelirlerinin azalmasına veya kamu giderlerinin artmasına neden olacak ve kamu idarelerini yükümlülük altına sokacak kanun tasarılarının getireceği malî yükü, orta vadeli program ve malî plan çerçevesinde, en az üç yıllık dönem için hesaplar ve tasarılar eklerler. Sosyal güvenliğe yönelik kanun tasarılarında ise en az yirmi yıllık aktüeryal hesaplara yer verilir. Ayrıca, bu kanun tasarılarına Maliye Bakanlığı ile ilgisine göre Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı veya Hazine Müsteşarlığının görüşleri eklenir.” denilmiştir.



21. Öte yandan 3056 sayılı Başbakanlık Teşkilatı Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun'un 2. maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinde, "Mevzuat hazırlama usul ve esasları ile ilgili ilkeleri tespit etmek" Başbakanlığa görev olarak verilmiş; 19.12.2005 tarihli ve 2005/9986 sayılı BKK ile yürürlüğe giren Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmeliğin "Görüş alma" kenar başlıklı 6. maddesinin (1) numaralı fıkrasında, Başbakanlığa sunulmadan önce taslaklar hakkında ilgili bakanlıklar ile kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerinin alınacağı belirtilmiş; fıkranın (ç) bendinde "Kamu gelir ve giderlerini etkileyen kanun ve kanun hükmünde kararname taslakları hakkında Maliye Bakanlığı ile ilgisine göre Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı veya Hazine Müsteşarlığının; malî konuları düzenleyen kanunlar ile düzenleyici işlemlere ilişkin taslaklar hakkında Maliye Bakanlığının," görüşlerinin alınmasının zorunlu olduğu kurallaştırılmış; (2) numaralı fıkrasında, "Taslaklar hakkında konuyla ilgili mahallî idareler, üniversiteler, sendikalar, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları ile sivil toplum kuruluşlarının görüşlerinden de faydalanılır." denilmiş; 24. maddesinde ise yıllık muhtemel toplam etkisi otuz milyon Türk Lirasını aşan kanun ve kanun hükmünde kararname taslakları için tam düzenleyici etki analizi yapılacağı; düzenleyici etki analizi taslağının, kanun ve kanun hükmünde kararname taslağıyla birlikte 6. madde çerçevesinde ilgili bakanlıklar ile kamu kurum ve kuruluşlarının görüşüne gönderileceği, alınan görüşler çerçevesinde düzenleyici etki analizi taslağına nihai halinin verileceği; düzenleyici etki analizi sonuçlarına ilişkin bilgilere ayrıca taslağın genel gerekçesinde yer verileceği; beşinci fıkrasında kısmi düzenleyici etki analizinde esas olarak, (a) düzenlemenin hazırlanmasını gerekli kılan sebeplere, (b) İhtiyaca yönelik alternatif çözüm önerilerinin değerlendirilmesine, (c) düzenlemenin muhtemel fayda ve maliyetlerinin analizine, (ç) düzenlemenin bütçeye ek malî yük getirmesi halinde yaklaşık maliyetine, (d) düzenlemenin sosyal, ekonomik ve ticarî hayata, çevreye ve ilgili kesimlere etkilerine, (e) düzenlemenin yıllık muhtemel toplam etkisine, (f) düzenlemenin kırtasiyeciliğin ve bürokratik formalitelerin azaltılmasına katkısına (g) izlenen danışma ve görüş alma süreçlerine yer verileceği ile tam düzenleyici etki analizinde, beşinci fıkranın (c), (d) ve (g) bentlerinde belirtilen hususlara ilişkin ayrıntılı bilgi ve değerlendirmelere yer verileceği kurallaştırılmıştır.

22. Ayrıca, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNIDO) arasında 19.8.2008 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye'de Yasama Süreçlerine Etkin Sivil Katılım Projesi" 22.12.2008 tarihli ve 2008/14502 sayılı BKK ile onaylanmış ve Türkiye'ye 200.000 ABD Doları kullanım hakkı sağlayan Proje Anlaşması, 16.1.2009 tarihli ve 27112 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

23. "Türkiye'de Yasama Süreçlerine Etkin Sivil Katılım Projesi" isimli dokümanda "Kısa Proje Tanımı" başlığı altında, "Proje, sivil toplumun yasama süreçlerine katılımına ilişkin gerekli ortamın hazırlanması, bu konudaki bilinçlenmenin artması ve böylece de katılımcılığa yönelik sınırlılıkları azaltarak bu yöndeki talebi arttırmaya katkıda bulunacaktır."

denilirken;

"Durum Analizi-Arka Plan" başlığı altında ise,

"Yönetişim, bir ülkenin her düzeydeki ilişkilerinin etkileşimini yönetmek üzere yetki kullanımıdır. İyi yönetişimin temelini oluşturan prensipler katılımcılık, hukukun üstünlüğü, şeffaflık, yanıt verebilirlik, mutabakat oluşturma, hakkaniyet, etkinlik, hesap verebilirlik ve stratejik görüştür. İyi yönetişim kavramına ilişkin politik söylemler; demokratikleşen devletleri, vatandaş beklentilerine daha fazla yanıt vermek, şeffaf ve hesapverebilir olmak, ve sürdürülebilir çözümler üretebilmek için sorumluluk sahibi ve aktif yurttaşlarla birlikte

çalışarak komplike sorunların üzerine eğilen devletler olarak tanımlama eğilimindedir. Vatandaşlık, katılımcılık ve hesap verilebilirlik ‘yönetişim döngüsü’ adı verilen bu sinerji ile birbirine bağlanmıştır.

Katılımcı yönetim anlayışı vatandaşların sadece bilgiye değil kamuoyunun tercihlerini etkilemek için karar verme süreçleri ve güç erkine de erişimini sağlar. Bu, sadece imtiyazlı küçük bir zümrenin değil, kalkınma süreçlerinden sıklıkla dışlanan, özellikle marjinal ve kırılgan grupların da erişimi anlamına gelmektedir. Ulusal düzeyde bu, yönetim konseptini genişleterek kamu yararının korunmasını sadece hükümet ve siyasi süreçlerin değil sivil toplum ve özel sektörün de sorumluluğu olarak tanımlar. Her ne kadar bu tanım açık olsa da, buradaki zorluk bunu hayata geçirmede ortaya çıkar.”

denilmiştir.

24. “Türkiye’de Yasama Süreçlerine Etkin Sivil Katılım Projesi” Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı arasında imzalandığı ve BKK ile onaylanıp Resmi Gazete’de yayınlandığı için anlaşma metninde yer alan yukarıdaki ifadelerin, Türkiye Cumhuriyeti açısından katılımcı demokrasi bağlamında bağlayıcılık taşıyan bir statü kazandığı aşikardır.

25. 21.3.2016 tarihinde Başbakan Sayın Ahmet Davutoğlu imzasıyla Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan “65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı”nın Genel Gereğesinde, “Kanal İstanbul için yasal düzenlemenin yapılması,” denilerek ve diğer yasama belgelerinde bu husus teyit edilerek, 6704 sayılı Kanunun 7. maddesiyle 3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesine eklenen “Su yolu” tanımı ile 11. ve 18. maddelerine eklenen “su yolu” ibareleri arasında özdeşlik kurulmuştur.

26. Kanal İstanbul Projesi’nin maliyetinin 10 milyar ABD Dolarını aştığı, bağlantı yolları, köprüler, rekreasyon alanları ve deplase edilecek yerlerle birlikte 15 milyar ABD Dolarına yaklaştığı kamuoyuna yansımış bilgiler arasındadır. Bu tutardaki bir maliyetin kamu bütçesi üzerinden karşılanamayacağı ve YİD modeliyle özel sektöre yaptırılacağı da iktidar çevrelerince dile getirilmiş bulunmaktadır. YİD modeliyle özel sektöre yaptırılsa dahi, kamulaştırmaların kamu bütçesinden yapılacağı ve kullanılacak dış krediye Hazine garantisi verilmesine ek olarak işletme süresi boyunca işletmeciyeye belli sayıda yıllık gemi geçiş garantisi sağlanacağı ve sayının yetersiz kalması durumunda yetersiz kalanın tutarının kamu bütçesinden ödenmesi taahhüt edileceği için en az 30 yılın bütçesi üzerine mali yük bindirilerek gelecek yılların siyasi iktidarlarının ve bunlara oy veren seçmenlerin bütçe tercihlerinin blokaj altına alınacağı açıktır.

27. Kanal İstanbul Projesi, Devlet Hazinesi ve bütçeye oluşturacağı mali yük açısından Hazine Müsteşarlığı ile Maliye Bakanlığını, Kalkınma Stratejisi ve Planı açısından Kalkınma Bakanlığını; geçeceği güzergahta zarar vereceği ve hatta yok edeceği ormanlar, sulak alanlar ve su kaynakları açısından Orman ve Su İşleri Bakanlığını, tarımsal alanlar ile mera ve çayır alanları açısından Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığını, Marmara Denizi ve Boğazların ekosisteminde yaratacağı etkiler açısından Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını, İstanbul kentinin fizyolojisi üzerindeki etkileri açısından Çevre ve Şehircilik Bakanlığını, Montrö Sözleşmesinin Türkiye’ye sağladığı ayrıcalıklar üzerindeki etkileri açısından Dış İşleri Bakanlığını; üniversitelerin Ziraat Fakültelerinin toprak bilimi, çayır ve mera, arazi ve su

kaynakları ABD, Orman Fakültelerinin orman entomolojisi ve koruma, orman botanağı, toprak ilmi ve ekolojisi ABD, Mühendislik Fakültelerinin denizel çevre, deniz jeolojisi, inşaat, çevre mühendisliği, şehir planlama, genel jeoloji, hidrojeoloji ABD, Hukuk Fakültelerinin uluslararası hukuk ABD gibi birden çok bilim alanını; Ziraat Mühendisleri Odası, Gıda Mühendisleri Odası, Orman Mühendisleri Odası, Çevre Mühendisleri Odası, Şehir Plancıları Odası gibi kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarını; WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı), Türkiye Erozyonla Mücadele Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı (TEMA Vakfı), Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı (ÇEKÜL Vakfı), Türkiye Çevre Vakfı (TÇV), Kırsal Çevre ve Ormancılık Sorunları Araştırma Derneği, Çevre Koruma ve Araştırma Vakfı (ÇEVKOR Vakfı), Türkiye Temiz Deniz Derneği (TURMEPA), Türkiye Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV), Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV), Türkiye Çevre Koruma ve Yeşillendirme Kurumu (TÜRÇEK) Doğa ile Barış Derneği, Doğa Derneği ve daha bir çok sivil toplum kuruluşunu ilgilendirmekte; bu yanıyl da “Kanal İstanbul için yasal düzenlemenin yapılması”nı amaçlayan Kanun Tasarısı hakkında 5018 sayılı Kanunun 14. maddesi ile 2005/9986 sayılı BKK ile yürürlüğe giren Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmeliğin 6. maddesinin (1) ve (2) numaralı fıkraları ve 24. maddesi gereği, hazırlanmış düzenleyici etki analizine de dayanarak yukarıda sıralanan bakanlık, üniversitelerin Ana Bilim Dalları, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları ve sivil toplum kuruluşlarından görüş alınmasını gerektirmektedir.

28. “Kanal İstanbul için yasal düzenlemenin yapılması”nı amaçlayan Kanun Tasarısı için, söz konusu bakanlık, üniversitelerin Ana Bilim Dalları, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları ve sivil toplum kuruluşlarının hiç birinden hiçbir görüş alınmadığı gibi Tasarının Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmelerindeki,

- BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkanım, meslek kuruluşlarından kimler var, ona bakmadık.

- BAŞKAN – Şu an ben şey üzerinden çağrılı olanlara bakayım, kimler var bilmiyorum ama. İş Kurumu, Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği, SGK, MASAK, SPK...

- GÜLAY YEDEKÇİ (İstanbul) – Mimarlar Odasından kimse var mı?

- BAŞKAN – Şoförler Odası var. TÜRK-İŞ, DİSK, HAK-İŞ, MEMUR-SEN, Türkiye KAMU-SEN, KESK, Türkiye Şoförler Odası Federasyonu var. Mimarlar Odası yok, hayır.

- GÜLAY YEDEKÇİ (İstanbul) – Hadi bakalım! Şimdi, ben öncelikle az önce yüksek sesle de söylediğim gibi Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odasının özellikle Kanal İstanbul’a yol açmaya çalışılan bu kanun değişikliklerinde neden çağrılmadığını sormak istiyorum. (TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu Tutanak Dergisi 26’ncı Toplantı 29 Mart 2016 Salı, s:30)

şeklindeki diyaloglardan hiçbir bakanlık, üniversitelerin Ana Bilim Dalları, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları ve sivil toplum kuruluşlarının ya da temsilcilerinden hiç birinin Tasarının Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmelerine de çağrılmadıkları anlaşılmaktadır.

29. Günümüzün temsili demokrasileri katılımcıdır. Bu bağlamda demokrasi, sadece siyasal alana ilişkin seçim ve temsil prosedürleri değil, karar alma süreçlerine yurttaşların ve

sivil alandaki örgütlerinin etkin katılımıdır ve siyasal alandaki varlığı ve devamlılığı sivil alandaki köklerinin yaygınlığı ile sağlamlığına bağlıdır.

30. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile UNİDO arasında imzalanan ve BKK ile yürürlüğe konularak Türkiye Cumhuriyeti açısından bağlayıcılık taşıyan “Türkiye’de Yasama Süreçlerine Etkin Sivil Katılım Projesi”nde de belirtildiği üzere katılımcılık, hukukun üstünlüğü, şeffaflık, yanıt verebilirlik, mutabakat, hakkaniyet, etkinlik, hesap verebilirlik ve stratejik görüş iyi yönetişimin temelini oluşturan prensiplerdir. Genel olarak katılımcı yönetim veya siyasal alandaki katılımcı demokrasi anlayışı vatandaşların sadece bilgiye değil, kamuoyunun tercihlerini etkilemek için karar verme/yasama süreçleri ve güç (yasama ve yürütme) erkine erişimini de sağlamayı gerektirir. Bu bağlamda toplumun bu gününü ve geleceğini etkileyen ulusal düzeydeki kararları, toplumun tamamını ilgilendiren büyük projeleri, doğal çevre üzerinde etkili olan siyasal tercihleri siyasal süreçlere hapsederek, kamu yararının takdirini uzmanlık alanları ile etkilenecek toplumsal kesimlerden kaçırarak, demokratik devlet ilkesiyle bağdaşmaz.

31. Bu itibarla, bilim insanları ve teknik uzmanlarca çevresel felakete yol açacağı bilimsel ve teknik verilerle ortaya konulan “Kanal İstanbul için yasal düzenlemenin yapılması”nı teminen, 6704 sayılı Kanunun 7. maddesiyle 3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesine eklenen “Su yolu” tanımı ile 11. ve 18. maddelerine eklenen “su yolu” ibareleri, ilgili bakanlıkların, üniversitelerin ilgili ana bilim dallarının, meslek odalarının ve sivil toplum örgütlerinin görüşleri alınmadan yasalaştırıldığından, iptali istenen düzenlemeler Anayasanın 2. maddesindeki “demokratik devlet” ilkesine aykırıdır.

32. Anayasanın 2. maddesinde, Türkiye Cumhuriyeti’nin bir hukuk devleti olduğu belirtilmiştir. Hukuk devleti, eylem ve işlemleri hukuka uygun olan, insan haklarına dayanan, bu hak ve özgürlükleri koruyup güçlendiren, her alanda adil bir hukuk düzeni kurup bunu geliştirerek sürdüren, Anayasaya aykırı durum ve tutumlardan kaçınan, hukukun üstün kurallarıyla kendini bağlı sayan ve yargı denetimine açık olan devlettir.

33. Anayasa Mahkemesi’nin görevinin yasaların Anayasaya uygunluğunu denetlemek olduğu ve dolayısıyla yasaların yasalara ve hatta daha alt düzenlemelere uygunluğunu denetleme gibi bir görevinin bulunmadığı ileri sürülebilir. Bu doğrudur. Ancak, hukuk düzeninin Anayasası, yasaları ve ikincil düzenlemeleriyle birlikte kurulmuş bir bütün olduğu ve kanun tasarılarının hazırlanması ve görüşülmesine ilişkin olarak yasa ve ikincil düzenlemelerle üst normlara aykırılık taşımayan ve temsili demokrasinin gereği olan bir hukuk düzeni kurulmuş ve Anayasa Mahkemesi kararlarında “eylem ve işlemleri hukuka uygun olma” kriteri, hukuk devletinin vaz geçilmez niteliklerinden sayılmış ise kurulmuş bulunan bu hukuk düzenine uymanın hukuk devleti olmanın gereği olduğu da doğrudur.

34. “Kanal İstanbul için yasal düzenlemenin yapılması”nı teminen, 6704 sayılı Kanunun 7. maddesiyle 3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesine eklenen “Su yolu” tanımı ile 11. ve 18. maddelerine eklenen “su yolu” ibarelerine ilişkin Kanun Tasarısı, 5018 sayılı Kanunun 14. maddesinde öngörüldüğü şekliyle “Kanal İstanbul Projesi”nin kamu idareleri üzerine yükleyeceği mali yük orta vadeli program ve mali plan çerçevesinde en az üç yıllık dönem için hesaplanıp Tasarıya eklenmediği ve 5018 sayılı Kanunun 14. maddesi ile 19.12.2005 tarihli ve 2005/9986 sayılı BKK ile yürürlüğe giren Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmeliğin 6. maddesinin (1) ve (2) numaralı fıkraları ile 24. maddesi gereği Taslağın bütçeye, mevzuata, sosyal, ekonomik ve ticarî hayata, çevreye ve ilgili kesimlere etkilerinin ne olacağını göstermeyi amaçlayan tam Düzenleyici Etki Analizi

hazırlanmadan ve yukarıdaki sıralanan bakanlık, üniversitelerin ilgili ana bilim dalları, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları ve sivil toplum örgütlerinin görüşleri alınmadan yasalaştırıldığı ve dolayısıyla yapılan işlem, Anayasa, yasa ve ikincil düzenlemelerle bir bütün olan, kanun tasarılarının hazırlanması ve görüşülmesine ilişkin olarak üst hukuk normlarına aykırılık taşımayan ve günümüz demokrasi anlayışının da gereği olan hukuk düzeninde, hukuk devleti ilkesinin “eylem ve işlemleri hukuka uygun olan” kriteriyle bağdaşmadığı için iptali istenen düzenlemeler, Anayasanın 2. maddesindeki hukuk devleti ilkesine aykırıdır.

35. Anayasanın 44. maddesinde Devlete, toprağın verimli olarak işletilmesini korumak ve geliştirmek, 45. maddesinde, tarım arazileri ile çayır ve meraların amaç dışı kullanılmasını ve tahribini önlemek, 63. maddesinde, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlamak, 169. maddesinde, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koymak ve tedbirleri almak görevleri verilmiş; 56. maddesinin birinci fıkrasında, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkı herkese tanınırken, ikinci fıkrasında “Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir.” denilmiştir; 57. maddesinde, Devletin konut ihtiyacını karşılama görevi, “şehirlerin özelliklerini ve çevre şartlarını gözeten” planlama kriterine bağlanırken, 23. maddesinde temel hak ve özgürlüklerden olan yerleşme ve seyahat hürriyeti, “sağlıklı ve düzenli kentleşmeyi gerçekleştirmek” amacıyla kanunla sınırlama kriterine bağlanmış ve 166. maddesinde ise Devlete ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı, özellikle sanayi ve tarımın gelişmesini “yurt düzeyinde dengeli ve uyumlu” biçimde sağlama yükümlülüğü yüklenmiştir.

36. Kanal İstanbul Projesi’nin 45-50 km uzunluğunda ve 125-150 mt genişliğinde olacağı göz önüne alındığında sadece kanalın 5.625-7.500 hektar civarında bir alanı kaplayacağı sonucu çıkmaktadır. Kanalın etrafında yapılması öngörülen yol ve köprüler ile rekreasyon alanları, konutlar, oteller ve iş merkezleri dikkate alındığında bu alan birkaç katına çıkacak; büyük şehirlerde geçmişte yaşanan ve hala yaşanıyor olan kontrol edilemeyen yasadışı yapılaşma gözetildiğinde ise İstanbul’un Avrupa yakasının tamamı yerleşim alanı olacak; bu süreç fazla zaman almayacak, kanal inşaatı tamamlanarak hizmete alındığında, ormanları, tarım alanları, çayır ve meraları, sulak alanları ve su kaynaklarıyla birlikte bir ekosistem oluşturan İstanbul ekolojisiyle birlikte bitecek ve yaşanılacak sağlıklı ve dengeli bir çevre olma özelliğini kaybedecektir.

37. Bu durum bir kâhin öngörüsü değil, bilim insanı ve teknik uzmanların makale ve parorlarında yer alan (kamuoyuna yansımış aksi görüş de bulunmayan) bilimsel ve teknik verilere dayalı görüşlerdir.

38. “Ya Kanal Ya İstanbul” Raporunda, “Genel olarak 545 bin hektar alana sahip İstanbul ilinin yaklaşık %25’i tarım alanlarından oluşmaktadır. Bunun %86’sı, Kanal İstanbul’un konumlandığı Avrupa yakasında yer almaktadır. Aynı şekilde çayır-mera arazilerinin %86’sı da Avrupa yakasındadır. Toplam yağışın yeterliliği ve dengeli dağılımı nedeniyle, tarım arazilerinin %90’ında sulama gerekmeden kuru tarım ya da yağışa bağlı tarım gerçekleştirilmektedir. .. İl genelinde 120 bin hektarlık alana sahip ve büyük bölümü Avrupa yakasında olan kuru tarım arazileri de Silivri (%48), Çatalca (%39) ve Büyükçekmece (%6) çevresinde yoğunlaşmıştır. Büyük bir çeşitlilik gösteren bitkisel ürünler tümüyle pazara dönüktür.” (s:41) denilmektedir.

39. Kanal İstanbul Projesi, yağışa bağlı tarım ile kuru tarımın gerçekleştirildiği verimli tarım arazilerinin, kanal, yol, köprü ve yapılaşma yoluyla yok olmasıyla sonuçlanacağından,

Devlete Anayasanın 44. maddesiyle verilen toprağın verimli olarak işletilmesini korumak ve geliştirmek göreviyle bağdaşmamaktadır.

40. Yine Raporda, “İstanbul’da doğal olarak yetişen bitkilerden 40 kadarı endemiktir; ... Bunlardan 18’i ise yalnızca İstanbul’a özgüdür” (s:65). “Çok sayıda bilim insanının katılımıyla, 2000’li yılların başında WWF-Türkiye tarafından yapılan çalışmalarla Önemli Bitki Alanları (ÖBA)’nın tanımlandığı ilk ülke Türkiye olmuştur. Şimdiye kadar, yedisi İstanbul il sınırları içinde olmak üzere, Türkiye çapında toplam 122 ÖBA belirlenmiştir. Bunlardan Terkos-Kasatura Kıyıları ile Batı İstanbul Meraları, Kanal İstanbul Projesi’nden (Küçükçekmece-Sazlıdere-Terkos hattının tercih edilmesi halinde) doğrudan ve en çok etkilenmesi beklenen ÖBA’lardır. Terkos-Kasatura ÖBA’da nesli tehlike altında bulunan toplam 73 nadir ve endemik bitki tespit edilmiştir. ÖBA içinde Tabiatı Koruma Alanı, Doğal Sit Alanı ve Yaban Hayatı Koruma sahası gibi resmi koruma statüsüne sahip alanlar bulunmaktadır. İstanbul’un en büyük içme suyu kaynaklarından biri olan Terkos Gölü ve civarındaki zengin sucül, bataklık, kumul, fundalık ve orman habitatlarını içeren bu alan 575 bitki taksonu ile Türkiye’nin en zengin floraya sahip yerleri arasındadır. Florasında, 10 adet Bern Sözleşmesi (Avrupa Yaban Hayatı ve Yaşam Alanlarını Koruma Sözleşmesi) Ek Liste I türü ve 8 Küresel Ölçekte Tehlike Altında tür dahil, 73’den fazla ülke çapında nadir bitki taksonu yer almaktadır. Bunlardan 13’ü endemiktir... Batı İstanbul Meraları adıyla tanımlanan ve Sazlıdere Barajı etrafındaki bölgeyi kapsadığı için tamamen Kanal güzergahı altında kalacak olan diğer ÖBA, İstanbul şehrinin hemen batısındaki tepeler üzerinde bozulmadan kalmış kalkerli mera, yüzeye çıkmış kayalar ve asit karakterli kuru fundalık mera parçalarını içerir. Küçükçekmece gölünün açık su ve bataklık bitki toplulukları da bu ÖBA sınırları içine girer... Güzergahın Büyükçekmece Gölü’nden geçmesi halinde, Karasu Çayı’nın Marmara Denizi’ne döküldüğü yerde oluşmuş bu sığ kıyı gölü ile birlikte etrafındaki bitki örtüsü de yok olacaktır (s:68). Kış aylarında 10 binden fazla su kuşu barındıran Terkos Gölü aynı zamanda Doğal Hayatı Koruma Derneği tarafından belirlenmiş olan (1997) Önemli Kuş Alanlarından (ÖKA) biridir... Büyük Çekmece Gölü ve yakın çevresi özellikle su kuşları için önemli üreme, göç ve kışlama alanıdır (s:69). Yeraltı suyu açısından önemli bir potansiyele sahip olan İstanbul’da Silivri, Çatalca ve Büyükçekmece ilçelerinde yoğunlaşmış yeraltı suyu havzalarına inşa edilecek Kanaldan herhangi bir sızıntı olması durumunda, tüm Avrupa yakasındaki yeraltı suları bir daha geri dönüşü olmayacak şekilde tuzlanacaktır. Avrupa yakasının içme suyu gereksiniminin çok önemli bir bölümünün bu havzalarda açılan derin sondajlarla karşılandığı dikkate alındığında, ortaya çıkacak durumu kestirmek zor değildir... Kanal İstanbul projesinin zorunlu olarak tarım, mera ve orman arazileri üzerinden geçeceği dikkate alındığında, büyük çapta verimli arazi kaybı, tarımsal ürün kaybı ve bitki örtüsü tahribatı ile sonuçlanacağı aşikardır. Yitirilecek olan bu arazilerin, ülkenin en verimli tarım alanlarının yer aldığı Trakya bölgesinde gerçekleşmesi, sorunun önemini bir kat daha artırmaktadır. Ekolojik ve ekonomik değeri hesaplanamayacak büyüklükte ve önemde olan ancak ülkemizde adeta ucuz arsa muamesesi gören verimli tarım topraklarımızın yeni köprü ve bağlantı yolları, havaalanı, kanal gibi yatırımlara ve etrafında gelişecek yeni şehirlere kurban edilmesi Türkiye’de yaşanmakta olan toprak kaybı sorununa yeni boyutlar eklenmesi anlamına gelecektir” (s:72) denilmektedir.

41. Kanal İstanbul Projesi, çayır ve meralar ile nadir ve endemik bitkilerin, Önemli Bitki Alanlarının (ÖBA), Önemli Kuş Alanlarının (ÖKA), sucül, bataklık, kumul, fundalık ve orman habitatlarının, yer üstü ve yer altı su havzalarının, ÖBA içinde yer alan Tabiatı Koruma Alanı, Doğal Sit Alanı ve Yaban Hayatı Koruma sahası gibi resmi koruma statüsüne sahip alanların yok olmasına yol açacağından, iptali istenen düzenlemeler, Devlete Anayasanın 45. maddesiyle verilen tarım arazileri ile çayır ve meraların amaç dışı kullanılmasını ve tahribini

önlemek ile 63. maddesiyle verilen tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlamak görevlerine aykırılık oluşturmaktadır.

42. Raporda, “Uzunluğu 45 km civarında olan güzergâhın yaklaşık 20 km’sinin ormanlardan geçeceği ve kanal genişliğinin 100-150 mt olacağı düşünülürse, kaba bir hesaplama 300-350 hektar civarında orman alanının, yalnızca kanalın fiziki varlığı ile doğrudan ortadan kalkacağını öngörmek yanlış olmaz. Bu yaklaşık 10 Yıldız Parkı anlamına gelmektedir. Kanalın etrafında gelişecek altyapı (köprüler, yollar) ve kentsel gelişim (konutlar, iş merkezleri vs.) ile birlikte kaybedilecek orman alanı bunun birkaç katına çıkabileceği gibi çevredeki orman dokusu da doğal niteliğini önemli ölçüde kaybedecektir.” (s:39) denilmektedir.

43. Kanal İstanbul Projesi, etrafında yapılacak yol, köprü, konut, iş merkezi, otel gibi yapılar hariç sadece kanal inşaatından dolayı yaklaşık 300-350 hektar orman alanının yok olması ve çevredeki orman dokusunun doğal niteliğini önemli ölçüde kaybetmesi ile sonuçlanacağından, iptali istenen düzenlemeler, Devlete Anayasanın 169. maddesiyle verilen, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli tedbirleri almak görevine aykırılık oluşturmaktadır.

44. Raporda, “İstanbul’un gelişmesini biçimlendiren en önemli iki coğrafi öge, Marmara Denizi ve Boğaz’dır. Marmara Denizi doğu-batı yönündeki gelişmeye, Boğaz ise kuzeye doğru gelişmeye imkan veren bir coğrafi yapıdadır. Kentin bölge ile ilişkisini sağlayan ulaşım aksları doğu-batı yönünde geliştiğinden tarihsel olarak gelişme bu yönlerde olmuştur. Boğaz yönündeki gelişme ise deniz ile yamaçlar arasında ince bir hat üzerinde sınırlı kalmıştır (s:84). Kanal İstanbul projesi ile Küçükçekmece-Hadımköy aksı güçlendirilerek Karadeniz’e kadar uzanmış olacak, kuzeyde Havalimanı ile birleşerek bölgede Karadeniz sahili boyunca yeni yerleşimlerin oluşumuna zemin hazırlayacaktır. Böylece kentin tarihsel büyüme biçimi olan, Marmara Denizi’ne paralel doğu-batı yönünde açık lineer şema üzerine kuzeye doğru eklenme şeklinde gelişen büyüme artık sözkonusu olmayacaktır. Onun yerine, kuzey-güney akslarının güçlendiği, yer yer birleşerek kuzeye doğru büyük kentsel lekeler oluşturan ve Karadeniz sahilindeki gelişmeleri de hızlandıracak yeni bir büyüme biçimi ortaya çıkacaktır (s:85). Yapılması halinde Kanal ile Boğaz arasında oluşacak “ada” bu yoğunlaşmanın merkezi olacaktır. Kanal üzerinde doğu-batı yönünde yapılacak ve sayısı giderek artacak olan köprüler bu eşiğin aşılması için yeni maliyetler yükleyecektir. Böylece kentin bölgesi ile bütünleşmesini sağlayacak olan, ayrıca bazı fonksiyonların desentralize edilmesini kolaylaştıran doğu-batı ekseninde gelişme giderek imkansız hale gelecektir (s:86). Nüfus 1970 yılından 2000 yılına kadar 30 yıl içinde üçe katlanmış, 3 milyondan 10 milyona çıkmıştır. Kentin 2014 nüfusu 14,377,018 olmuştur. İstanbul’un ülke nüfusu içindeki payı da sürekli artış göstermiştir. 1970 yılında ülke nüfusunun % 8.48’i İstanbul’da yaşarken, 2000 yılında bu oran %14.78’e ulaşmıştır. 2014 yılı sonu itibarıyla ülkedeki neredeyse her beş kişiden biri (%18.50) İstanbul’da yaşamaktadır... eğer nüfus artışı aynı hızla devam ederse, 2050 yılında İstanbul’un nüfusu neredeyse 50 milyona ulaşacaktır (Küçükaslan, 2012). Yapılması durumunda Kanal İstanbul’un bu yönde katkı yapacağı açıktır. Kanal İstanbul projesinin gerçekleşmesi halinde yerleşime açılacak yeni alanlar 30,825 ha olacaktır. Medyada yapılan açıklamalar nüfusun 1 milyon olacağı şeklindedir. Bölgenin tamamının yapılaşmaya açılması durumunda, yoğunluk ortalama 200 kişi/ha olarak düşünülürse nüfus 6 milyona kadar çıkabilir. Bu en uç tahmindir. Alanda farklı fonksiyonların (sağlık kent, finans merkezi, oteller, AVM’ler vb) yer alması durumunda gece nüfusu azalacak, hizmet nüfusu ve günlük kullanıcı sayıları artacaktır. Kanalın Rezerv Yapı Alanı içinde yapılması durumunda yapılaşma alanı azalacak, buna karşılık yaratılacak cazibe ile daha çok talep olacak ve yoğunluklar artacaktır. Proje alanındaki nüfusun dışında, projenin yaratacağı çekimle etraftaki bölgelerde de yeni gelişmelerin olacağını tahmin

etmek zor değildir (s:87). İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda kentin taşıma kapasitesi gözönüne alınarak 2023 nüfusu 16.000.000 olarak belirlenmiştir. Mevcut eğilim devam ederse nüfusun 2023 yılında 23 milyona çıkacağı, kentin kaynaklarının ve ekolojik sınırlarının buna olanak vermediği gerekçeleriyle bu sınırlama yapılmıştır. Planda bu amaçla bazı istihdam alanlarının bölgedeki diğer illere kaydırılması öngörülmüştür. Bugün hukuki olarak geçerli olan bu planda tüm arazi kullanım kararları, istihdam tahminleri, statejiler bu nüfusa göre geliştirilmiştir (s:88). 1999 yılında yapılan İSKİ Master Planında 2040 yılına kadar su arz ve talep projeksiyonları yapılmıştır. Tahmin edilen günlük su tüketimi göz önüne alındığında, mevcuttaki 1.035.200.000 m<sup>3</sup>'lük suyun (İSKİ, 2002,) ancak 10.283.000 kişinin yıllık ihtiyacını karşılayabildiği görülmektedir. Oysa kent nüfusu 2005 yılına gelindiğinde bu nüfusa erişmiştir (İBB 2006)" (s:94). "Marmara Denizi'nin içerisindeki Kuzey Anadolu Fayı'nın Küçükçekmece kıyılarına olan uzaklığının 10-12 km olduğu düşünülürse, özellikle Kanal'ın Marmara ucunun olası depremlerden çok şiddetli etkileneceği açıktır. Olası bir Marmara depreminin Silivri açıklarında, Orta Marmara Çukuru ile Adalar arasında gerçekleşmesi beklenmektedir. Eğer bu depremin büyüklüğü 7.3 olursa Kanal'ın bu depremde 10'un üzerinde bir şiddetle etkilenmesi mümkündür. Aynı hatta depremin daha büyük olması halinde şiddet çok daha fazla olacaktır. Kanalın bu depremler sırasında olabilecek yanal ve düşey hareketlere karşı nasıl tepki vereceği gerçekten ciddi bir araştırma konusudur. Bu yapının deprem sırasında kayması, kırılması veya burulması çok büyük felaketlere neden olabilecektir." (s:75) denilmektedir.

45. Anayasada herkese tanınan "Sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkı" o derece önemsenmiştir ki, Anayasanın 57. maddesinde, Devletin konut ihtiyacını karşılama görevi, "şehirlerin özelliklerini ve çevre şartlarını gözeten" planlama kriterine bağlanmış ve 23. maddesinde ise "sağlıklı ve düzenli kentleşmeyi gerçekleştirmek" amacıyla, temel hak ve özgürlüklerden olan "yerleşme ve seyahat hürriyeti"ne, kanunla sınırlama getirilebilme esası benimsenmiştir.

46. İstanbul'un nüfus artışına ilişkin mevcut eğilim devam ederse nüfusun 2023 yılında 23 milyona, 2050 yılında 50 milyona çıkacağı; kentin kaynaklarının ve ekolojik sınırlarının buna olanak vermediği gerekçesiyle İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda kentin taşıma kapasitesi gözönüne alınarak 2023 nüfusu 16.000.000 olarak belirlenmiş ve Planda bu amaçla bazı istihdam alanlarının bölgedeki diğer illere kaydırılması öngörülmüş; tüm arazi kullanım kararları, istihdam tahminleri ve statejiler hukuken geçerli olan bu Plandaki nüfusa göre geliştirilmiş; 1999 yılında yapılan İSKİ Master Planında, mevcuttaki 1.035.200.000 m<sup>3</sup>'lük suyun ancak 10.283.000 kişinin yıllık ihtiyacını karşılayabildiği belirtilir ve kent nüfusu daha 2005 yılında bu nüfusa erişmişken; Kanal İstanbul Projesi ile Küçükçekmece-Hadımköy aksı güçlendirilerek Karadeniz'e kadar uzanacak, kuzeyde Havalimanı ile birleşerek bölgede Karadeniz sahili boyunca yeni yerleşimlerin oluşumuna zemin hazırlayacak, yerleşime açılacak yeni alanlar 30,825 hektar olacak ve nüfusu 6 milyona çıkabilecek, ormanları, tarım arazileri, çayır ve meraları ile su havzaları yok olacak, su kaynakları kirlenecek, yeraltı suları tuzlanacak, olası Marmara depreminin büyüklüğü 7.3 olursa bundan 10 şiddetinin üzerinde etkilenecek olan Kanalın kayması, kırılması veya burkulması felaketle sonuçlanacak ise; bırakınız sağlıklı ve dengeli çevrede yaşama hakkını, İstanbul'da canlı yaşamı son bulacağından, iptali istenen düzenlemeler, Anayasanın 56. maddesine aykırıdır.

47. Hacettepe Üniversitesi öğretim üyesi Denizbilimci Prof. Dr. Cemal Saydam "Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel bir karşı görüş" isimli makalesinde, Karadeniz'in Marmara Denizinden 30 cm. yüksek olduğunu (ve bu yüksekliğin Haziran veya Temmuz aylarında poyraz da varsa 70-80 cm.'ye çıkabildiğini), Marmara Denizinin altından gelen Akdeniz tuzlu suyunun Boğaza dip kısmından 30-40 mt kalınlığında girip Karadeniz'in dip duyuna aktığını,



buna karşın Karadenizin az tuzlu suyunun Boğaza 60-70 mt. kalınlığında üst yüzeyden girip Hisarlar önü ve Salacak kırılmalarından sonra Marmara Denizine 10-15 mt kalınlığında çıkarak Marmara Denizinde bir “jet” akımı oluşturduğunu, Marmara Denizinin ilk 25 metresinin Karadeniz suyu, altında kalanının ise Akdeniz suyu ile dolu olduğunu, Karadenizden gelen yüzey suyunun Marmara denizinin üst tabakasını 3 ayda bir, Akdenizden gelen dip suyunun Marmara denizinin alt tabakasını ise 7 yılda bir değiştirebildiğini; bu “jet” akımının Marmara’nın alt suyunun yüzey suyuyla karışmasına ve alt sulardaki besinlerin üste çıkarak yüzey suyunda organik madde çoğalmasına neden olduğunu; balıklar açısından besin kaynağı olan ve Marmara denizinin balık açısından zenginliğini oluşturan bu organik yükün daha sonra dibe çökmesi ile alt suya oksijen yükü bindirdiğini ve alt suda oksijeni tükettiğini; Marmara denizine Akdenizden giren oksijenli dip sularının akımıyla oksijensiz suyun Marmara denizinin kuzeyinde (İstanbul kıyıları) yoğunlaştığını;

48. Türkiye Boğazları bu sistemle işlerken; “Kanal İstanbul”un yapılması durumunda nereye yapılırsa yapılsın Karadeniz suyunun Marmara denizinde ikinci bir “jet” akıma neden olacağını; bu jet akımın Marmara’da yaratacağı ikinci organik yük ile ilk etapta belki de balık üretiminin artacağını, ancak zaman içinde organik yükün aynı şekilde alt tabakaya geçerek oksijen tüketimine başlayacağını, böylece alt tabakada zaten sınırda olan oksijen seviyesi üzerine ikinci bir organik yük bindirerek alt tabakayı tamamen oksijensiz bırakacağını; oksijensiz su denizin dibine temas ettiğinde 25 metredeki Karadeniz suyu Akdeniz suyu tabakalaşması sınırında “mangan oksit” parçacıkları oluşacağını, zamanla bu parçacıkların tüm Marmara denizini kaplayarak 25 metrenin altına Güneş ışığı geçmesini tamamen önleyeceğini; böylece alt sudaki “hidrojen sülfür” konsantrasyonunu hızla artırıp, her lodos sürecinde alt suyun üst suyla karışmasıyla atmosfere de çıkacağını, lodos rüzgarları güneybatıdan estiği için her lodosta İstanbul’u hidrojen sülfür (çürük yumurta) kokusunun kaplayacağını; oksijensiz suyun zamanla tüm Marmara denizini kapsayarak, Marmara denizini balıkların göç alanı ve canlı yaşam alanı olmaktan çıkaracağını; bu sürecin geri dönüşünün de hiçbir şekilde mümkün olmayacağını belirtmektedir.

49. Raporda ise Kanal İstanbul Projesi’nin denizel ekosisteme etkileri, daha derinlemesine, bilimsel veriler ışığında ve teknik terimlerle değerlendirildikten sonra “Karadeniz’den güneye yönelik akımın ve madde taşınımının kolaylaştırılması Marmara Denizi’nde bugünkünden çok daha büyük oranda ötrofikasyon; artan alg patlaması, red tide, kay-kay, müsilaç olaylarına neden olarak daha fazla organik madde çökmesine yol açacak, alt su kütlesi oksijen yetersizliğinden (hypoxia) oksijensiz koşullara (anoxia) doğru değişebilecektir. Pelajik canlıların, balık göç yol ve davranışının, kışlama alanlarının etkilenmesi, Marmara’nın hemen hemen yarısını kapsayan sığ bölgelerde taban canlılarının yok olması kaçınılmaz olabilir. Etkiler yalnız Marmara ile sınırlı kalmayıp Çanakkale Boğazı ve hatta Kuzey Ege’ye kadar ulaşabilecektir.” denilmiştir (s. 55).

50. Çevre hakkı, yaşam ve sağlık hakkıyla doğrudan ilgilidir. Yaşayanlar yanında belki de daha çok gelecek kuşakları ilgilendirmektedir. Çevrenin canlı hayatını tehdit edecek şekilde bozulup, kirlendikten sonra eski haline getirilmesi, bazı durumlarda hiç mümkün olamamakta, bazı durumlarda ise mümkün olmakla birlikte çok külfet ve maliyet getirmektedir. Bu nedenle aslonan yapılacak yatırım ve faaliyetlerde sürdürülebilir kalkınma ilkesini esas almak ve doğanın tahrip edilmemesine ve çevrenin kirlenmemesine özen göstermektir.

51. Devletin ekonomik rehafı artırmak için sürdürebilir kalkınmayı sağlama görevi, ekonomik yatırımlar yapmasını ve dolayısıyla doğal çevreye zarar vererek sağlıklı ve dengeli çevrede yaşama hakkına müdahale etmesini zorunlu kılabilir. Ancak, bu müdahalenin

Anayasanın 13. maddesi uyarınca demokratik toplum düzeninin gereklerine uygun ve ölçülü olması gerekir. Ölçülülük ilkesi, yasal önlemin öngörülen amaç için zorunlu ve amaca ulaşmaya elverişli olmasını, ayrıca amaç ve araç arasında hakkaniyete uygun bir dengeyi bulması gereğini ifade eder.

52. Kanal İstanbul Projesi, İstanbul Boğazı'nda aşırı derecede yoğunlaşan gemi trafiğini hafifleterek tehlikeli kazalara meydan verilmemesi ve Kanal etrafını yerleşme ve yapılaşmaya açarak İstanbul'da yeni bir cazibe merkezi oluşturulmasını amaçlamaktadır. İstanbul Boğazı'nda tehlikeli kazaların önlenmesi için gemi trafiğinin azaltılmasının zorunlu olduğu açık olmakla birlikte, bu durum Kanal çevresinin yerleşme ve yapılaşmaya açılmasını gerektirmemektedir. Öte yandan Gerek Montrö Boğazlar Sözleşmesine, gerek uluslararası hukuka göre Türkiye'nin geçişlerde İstanbul Boğazı'nı kullanacak gemileri, Kanal İstanbul'u kullanmaya zorlama olanağı olmadığından Kanal İstanbul Projesi amaca ulaşmaya elverişli bulunmamakta; Kanal İstanbul Projesi'nin, İstanbul'un her yanına her lodosta hidrojen sülfür (çürük yumurta) kokusunun yayılmasına, oksijensiz suyun zamanla tüm Marmara denizini kapsayarak, Marmara denizini balıkların göç alanı ve canlı yaşam alanı olmaktan çıkarmasına ve bu sürecin geri dönüşünün de hiçbir şekilde mümkün olmamasına yol açacak olması ise "herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkı"nı ölçüsüz derecede ortadan kaldırdığından, iptali istenen düzenlemeler Anayasanın 13. ve 56. maddelerine aykırılık oluşturmaktadır.

53. Yine Raporda, Kanal İstanbul Projesi'nin sosyo-ekonomik etkilerine ilişkin olarak, "Deniz içerisinde yapılması gereken hafriyat bir tarafa bırakılırsa, yapılması gereken olan toplam hafriyat Silivri güzergahında 869 milyon m<sup>3</sup>, B. Çekmece-Terkos güzergahında 365 milyon m<sup>3</sup> ve K. Çekmece-Terkos güzergahında ise 237 milyon m<sup>3</sup> olacaktır. Buna göre, hafriyat yönünden en uygun alternatif K. Çekmece-Terkos güzergahıdır. Ancak bu durum, Sazlıdere Barajı'nın feda edilmesi ve İstanbul'un bugün kullandığı suyun % 6,7 oranında azalması anlamına gelmektedir. 237 milyon m<sup>3</sup>'lük kazının taşınacak hacim olarak boyutu yaklaşık olarak 355 milyon m<sup>3</sup>'dür (havalanmış malzeme hacmi=1.5 x kazılacak hacim). Bu boyuttaki bir hafriyatın ne anlama geldiğini anlamak için ne kadar zamanda ve kaç kamyonla taşınabileceğine bakmak gerekir. Söz konusu hafriyatı bir seferde taşımak için 20 m<sup>3</sup> kapasiteli 17 milyon 750 bin kamyonu ihtiyaç vardır. Örneğin, 1000 kamyonun çalıştığı ve her kamyonun da bir günde 10 sefer yaptığı varsayıldığında günde 200 bin m<sup>3</sup> malzeme taşınabilir. Buna göre toplam hafriyatın taşınabilmesi için 1775 güne veya yaklaşık 5 seneye ihtiyaç vardır. İnşaat işleri için ise 30 milyon m<sup>3</sup> demirli beton ihtiyacı keşfedilmektedir. Hangi güzergah seçilirse seçilsin en az 3 yeni köprünün yapılması gerekecektir. Kanal İstanbul'un yapılması halinde halihazırda kullanılan, ancak kanal için deplase edilmesi şart olan büyük yapılar bulunmaktadır. Bunlar, İstanbulTrakya Demiryolu, TEM Otoyolu, E5 Otoyolu, onlarca önemli karayolu, Terkos-Alibey tarihi su galerisi, onlarca önemli içme suyu isale hattı, Ataköy atık su kolektörü gibi yapılardır (s:16)... bu proje ile bir yandan Boğaz trafiği üzerinde var olan yükün hafiflemesi (dolayısıyla hem olası deniz kazaları azaltılmış olacak hem de Boğaz'ın rekreasyonel ve turistik kullanımı artabilecek) diğer yandan da kanal etrafında yerleşim alanlarının oluşması beklenmektedir. Şüphesiz böylesi kapsamlı bir projenin en başta yatırım (kanalın açılması, çıkan hafriyatın bertarafı, betonarme istinatlar, köprü inşaatları vb) ve operasyonel maliyeti bulunmaktadır. Projenin özelliklerine dair elimizde bir bilgi bulunmadığı için bu tür yatırım ve operasyon maliyetlerinin niteliği ve niceliğine dair bir kestirim yapmaktan uzayız. Ancak, böylesi bir mega projenin ülke kaynaklarının önemli bir kısmını kullanacağı ve dolayısıyla bu kaynakların olası başka kullanımlarından feragat edileceği için, söz konusu kaynakların alternatif kullanım alanlarının da masaya yatırılması gerektiğinin altını çizmek isteriz. Ayrıca, bölgedeki mevcut kullanıcıların (en başta tarımsal arazidekiler) bu projeye

maruz kalacakları kayıplarının hem iktisadi hem de sosyal boyutlarda olacağı unutulmamalıdır. Fakat, yukarıdaki tartışmanın altını çizdiği en önemli husus, böylesi bir projenin beraberinde çok ciddi ekolojik tahribat getirmesi ve dahası bu tahribatın katastrofik boyutlarda olması ihtimalinin bulunduğudır.

Tüm bu tartışmanın getirdiği sonuç, Kanal İstanbul projesinin sosyo-ekonomik değerlendirmesinin yapılmasında:

- Getiri ve götürülerin hesaplanmasında risk faktörlerinin dikkate alınması gerektiği
- Özellikle katastrofik risk olarak adlandırdığımız büyük ölçekli ekolojik tahribatın mutlaka gözönünde bulundurulması ihtiyacı bulunduğu
- Olası etkilerin birçoğunun parasal değerlere indirgenmesinin ciddi sıkıntılar barındırdığı
- Çoklu-kriter temelli bir değerlendirme sürecinin projenin geleceğine ilişkin daha gerçekçi,

ekolojik ve toplumsal açıdan daha sağlıklı fikirler üretebileceği hususları ortaya konmuştur.” (s:81) denilmektedir.

54. Türkiye’nin her yanına yayılmış bulunan KİT’ler 1980 sonrası uygulanan ekonomi politikalarının gereği olarak özelleştirme kapsamına alınarak özelleştirildiği, yeni KİT yatırımlarına girilmediği, özelleştirilenlerden özellikle Anadolu’da olanların büyük bir çoğunluğu işletmeden çekilerek kapandığı, özel sektöre yeterli teşvikler getirilemediği ve verilen teşviklerin denetimi de sağlanamadığı ve tarımda ise üretimin desteklenmesinden alan desteklenmesine geçildiği için Anadolu’da iş ve istihdam olanakları ortadan kalkmış, işsiz kalanlar ise iş ve aş umuduyla soluğu İstanbul’da almıştır. Bu nedenler 2016 itibarıyla İstanbul’un nüfusunu 16 milyonun üzerine taşıyarak Türkiye’yi sanayi ve ticaret sektörlerinde tek merkezli hale getirirken, Anadolu’nun çoğu illerinde gelir ve nüfus azalmasıyla sonuçlanmıştır.

55. Kanal İstanbul Projesi’nin ve çevresinde yapılacak bağlantı yolları, köprüler, rekreasyon alanları ve deplase edilecek alanların kamuya maliyetinin 20 milyar ABD Dolarına yakın olacağı tahmin edilmektedir. 20 milyar Doların alternatif maliyetleri vardır. Bu tutardaki kaynakla Türkiye’nin başka yerlerinde birden fazla sanayi ve ticaret merkezi kurulabileceği gibi eğitim ve sağlık hizmetlerinin niceliği ve niteliği yükseltilebilecek veya yüksek katma değerli elektronik, ilaç, uzay ve havacılık vb. alanlarda teknolojik yatırımlar yapılarak ya da AR-GE harcamaları desteklenerek Türkiye sanayiinin ucuz işgücüne dayalı düşük katma değerli sektörlerle hapsolme sorunu halledilebilecektir. Bu tutardaki kaynağın Kanal İstanbul Projesine harcanması ise yukarıda yer verilen tarımsal arazilerin yok olması ve çevre sorunlarına yol açması yanında sanayi ve ticarete tek merkezli Türkiye’yi daha da derinleştireceğinden, özellikle “sanayi ve tarımın yurt düzeyinde dengeli ve uyumlu gelişmesi” ilkesiyle bağdaşmayacak ve dolayısıyla iptali istenen düzenlemeler, Anayasanın 166. maddesine aykırılık oluşturacaktır.

56. Raporda Kanal İstanbul Projesi’nin uluslararası hukuki boyutuna ilişkin olarak, “Coğrafi özellikleri nedeniyle son derece riskli bir su yolu olan İstanbul Boğazı’ndan Montrö

Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılında, yılda ortalama 4 bin 700 gemi geçiş yapmaktayken; bu sayı günümüzde 50 bin düzeyine ulaşmıştır. Sözleşmenin imzalandığı yıllarda Boğaz için önemli bir risk unsuru olan petrol taşımacılığı yokken, artık yılda ortalama 150 milyon ton petrol ürünü taşınmaktadır. Kanal İstanbul projesinin başarılı olabilmesi, gemilerin ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı'nı değil Kanal İstanbul'u kullanmaları varsayımına dayanmaktadır. Oysa hem Montrö Sözleşmesine, hem de uluslararası hukuka göre, gemiler Kanal İstanbul'u kullanmaya zorlanamaz. (s:97) Sularının tamamı bir devletin karasuları içinde dahi olsa, hem ticari hem de askeri gemiler, uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlardan geçişe ilişkin uluslararası hukuk kuralları uyarınca kıyı devletinin güvenliğini tehdit etmediği sürece Boğaz'dan geçiş hakkına sahip olmaya devam edecektir. Kıyı devletinin bu geçişi yasaklama, askıya alma, hatta askeri gemiler için dahi ihbar veya izin isteme hakkı yoktur. Yani Montrö Sözleşmesi feshedilse dahi Türkiye, ticari gemi geçişlerini yasaklama yetkisine sahip olamayacaktır. Türk boğazlarından geçmek isteyen yabancı gemilerin Kanalı kullanmaya zorlanmaları, hukuki yükümlülüklerle birlikte, birtakım olumsuz uluslararası/bölgesel siyasi etkileri de beraberinde getirebilir. Bunlardan en önemlisi, Montrö Sözleşmesi ile kurulan ve devam etmesine özen gösterilen askeri dengedir. Sözleşme, askeri gemilerin geçişini hem tonaj hem de tür bakımından sınırlamaktadır. Ayrıca, Karadeniz kıyıdaşı olmayan devletlerin askeri gemileri Karadeniz'de en fazla 21 gün kalabilir. Böylece Türkiye'nin güvenliğine ek olarak Karadeniz kıyıdaşlarının da güvenliği gözetilmektedir. Uçak gemisi, denizaltı gibi bazı klas gemilerin geçmesinin Sözleşmeyle yasaklanmış olması da Rusya donanmasının (eski SSCB) etki alanını kısıtlamış olmaktadır. Soğuk savaş döneminde Kiev ve Kuznetsov gemilerinin geçişi, sonrasında hizmet dışı bırakılmış olan Varyag'ın geçişinin yarattığı tartışmalar ve 2008 yılındaki Gürcistan-Rusya çatışması sırasında ABD'nin hastane gemisi göndermek istemesinin ardından yapılan müzakere süreçlerinde de görüldüğü üzere bu dengeyi korumak için Sözleşmeye taraf olan önemli aktörlerin (ve hatta taraf olmayan ABD'nin) tercihi, Montrö'yü hukuki olarak zorlamak yerine, devamını sağlamaya yönelik bir uzlaşmayı bulmak olmuştur. Kanal İstanbul geçişinin sadece ticari gemilere açılması halinde dahi Sözleşme'nin hukuki varlığının sorgulanabileceği düşünülebilir. Bu da, Türkiye'nin tarafsız kaldığı savaş zamanlarında, savaşanların askeri gemilerinin geçişinin yasaklanmasıyla Türkiye'nin tarafsızlığını koruyabilmesi için savaş hukukunun olağan kurallarına doğrudan Türkiye lehine getirilmiş hükümlerin de kalkması gibi kapsamlı bir kayıp anlamına gelecektir.” (s:98).

57. Türkiye'nin tek taraflı olarak Kanal İstanbul geçiş ücretini belirleme yetkisi olmakla birlikte hem Montrö Sözleşmesine ve hem de uluslararası hukuka göre geçiş yapacak gemilerin ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin İstanbul Boğazından geçmelerini engelleyerek Kanal İstanbul'u kullanmaya zorlaması hukuken mümkün değil ise 20 milyar ABD Dolarına yakın yatırım daha baştan ölü doğmuş demektir ve YİD modeliyle yapılması durumunda taahhüt edilecek yıllık geçiş sayısının tamamına yakını bütçeden karşılanacak anlamına gelmektedir. Kişilerin ve toplumun refahını artırmaya ve sosyal hukuk devletini hayata geçirmeye harcanacak kamu kaynaklarının daha baştan ölü doğmuş alanlara harcanması, Devletin temel amaç ve görevleriyle bağdaşmadığından iptali istenen düzenlemeler, Anayasanın 5. maddesine aykırıdır.

58. Anayasanın Başlangıç'ının beşinci fıkrasında, hiçbir faaliyetin Türk milli menfaatleri karşısında koruma göremeyeceği belirtilmiştir. Kanal İstanbul Sözleşmesi, Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesiyle elde ettiği askeri gemilerin hem tonaj hem de tür bakımından geçişini sınırlama yetkisinin tartışmaya açılmasına vesile olacak ve bir savaş zamanında tarafsızlığını korumasına kısıt oluşturacak ise iptali istenen düzenlemeler,

Türkiyenin milli menfaatlerine tehdit oluşturduğundan Anayasanın Başlangıç kısmına aykırıdır.

59. Türkiye’deki bilim insanı ve uzmanlar elbette ki “Ya Kanal Ya İstanbul Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirilmesi” Raporunu hazırlayanlarla sınırlı değildir. Başka görüş ve değerlendirmede bulunacak bilim insanı ve uzmanlar da olabilecektir. Ancak, kamuoyuna açıklanmış veya kamunun erişimine açılmış farklı değerlendirmeleri içeren başka bilimsel görüş ve değerlendirme bulunmadığı gibi Kanun Tasarısı hakkında ilgili kamu kuruluşları ile sivil toplum örgütlerinden görüş de alınmadığından, Anayasaya aykırılık gerekçelerinde zorunlu olarak kamuoyuna yansımış bulunan eldeki bilimsel görüş ve değerlendirmeler esas alınmıştır.

60. 6216 sayılı Anayasa Mahkemesinin Kuruluşu ve Yargılama Usulleri Hakkında Kanun’un 43. maddesinin (1) numaralı fıkrasında, “İptal davaları ve itiraz başvurularında dosya üzerinden inceleme yapılır. Mahkeme ayrıca gerekli gördüğü hallerde, sözlü açıklamalarda bulunmak üzere ilgilileri ve konu hakkında bilgisi olanları çağırabilir.” denilirken; 62. maddesinin (1) numaralı fıkrasında, “Mahkeme, kendisine verilen görevlerin yerine getirilmesi sırasında yasama, yürütme, yargı organları, kamu idareleri, kamu görevlileri, bankalar ile diğer gerçek ve tüzel kişilerle doğrudan yazışmaya, bilgi ve belge istemeye, gerekli gördüğü her türlü belge, kayıt ve işlemi incelemeye, bilgi almak üzere her derece ve sınıftan kamu görevlileri ile ilgilileri çağırma, idare ve diğer tüzel kişilerden temsilci istemeye yetkilidir. Mahkemenin bu taleplerini belirtilen süre içinde yerine getirmeyenler hakkında genel hükümlere göre doğrudan soruşturma yapılır.” kuralına yer verilmiştir.

61. Yüksek Mahkeme’nin önüne Türkiye ve İstanbul için bu derece yoğun ve karmaşık riskler taşıyan ve doğa bilimlerinin neredeyse tamamı ile sosyal bilimlerin hukuk ve ekonomi disiplinlerini kapsayan önemlilikte dava pek sık gelmez. Gerçekten de Kanal İstanbul Projesi, Ziraat Fakültelerinin toprak bilimi, çayır ve mera, arazi ve su kaynakları ABD; Orman Fakültelerinin orman entomolojisi ve koruma, orman botanağı, toprak ilmi ve ekoloji ABD; Mühendislik Fakültelerinin denizel çevre, deniz jeolojisi, inşaat, çevre mühendisliği, şehir planlama, genel jeoloji, hidrojeoloji ABD; Hukuk Fakültelerinin uluslararası hukuk ABD gibi birden çok bilim alanının kapsamına giren disiplinlerarası bir nitelik taşımaktadır ve özelde ise söz konusu ABD bağlamında İstanbul’un denizleri, boğazları, ormanları, tarımsal alanları, çayır ve meraları, akarsu, göl ve sulak alanları, su kaynakları, koruma bölgeleri, yerleşme, yapılaşma, sanayi ve ticaret alanlarıyla ilgili özel uzmanlık gerektirmektedir.

62. Bu nedenlerle dava dilekçesinde yer verilen ve dilekçe ekinde sunulan Makale ve Rapordaki görüş ve değerlendirmeler yeterli görülmez veya tek yanlı bulunur ya da daha fazla bilimsel veriye ihtiyaç duyulduğu değerlendirilirse, 6216 sayılı Kanun’un 43. ve 62. maddeleri uyarınca Dava Dilekçesinde sözü edilen ilgili bakanlıklar, üniversitelerin Ana Bilim Dalları, ilgili meslek odaları ve sivil toplum örgütlerinden görüş alınarak veya temsilcileri dinlenerek davanın görüşülmesi elzemdir.

63. Yukarıda ayrıntılı olarak açıklandığı üzere 6704 sayılı Kanunun 7. maddesiyle 3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesine eklenen “Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir.” tanımı ile 8. maddesiyle 3194 sayılı Kanunun 11. maddesinin birinci fıkrasına “yol” ibaresinden sonra gelmek üzere eklenen “su yolu” ibaresi ve 9. maddesiyle 3194 sayılı Kanunun 18. maddesinin üçüncü fıkrasına “yol” ibaresinden sonra gelmek üzere eklenen “... su yolu” ibaresi, Anayasanın Başlangıç, 2., 5., 13., 44., 45., 56., 63., 166. ve 169. maddelerine aykırı olduğundan iptali gerekir.

**Esas Sayısı : 2016/133**

**Karar Sayısı : 2017/155**

2) 14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı “65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”un 13. maddesiyle 4342 sayılı Mera Kanununa eklenen ek 1. maddedeki, “... bu Kanun hükümlerine bağlı kalınmaksızın resen kaldırılır ...” ifadesinin Anayasaya Aykırılığı

64. 08.09.2012 tarih ve 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun”a dayalı olarak (ve Kanal İstanbul Projesi “olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek yeni yerleşim alanı olarak kullanılması” amacının arkasına gizlenerek) Avrupa yakasında toplam 38.500 ha alan Kanal İstanbul Projesi kapsamında “Rezerv Yapı Alanı” (yeni yerleşim alanı) olarak ilan edilmişti. 24.2.2014 tarihli ve 6028 sayılı BKK ile Rezerv Yapı Alanı yeniden belirlenerek özellikle Terkos Gölü’ne yakın üst kısımlarda genişletilerek daha da büyük bir alana çıkarılmıştı.

65. 6704 sayılı Kanunun 13. maddesiyle 4342 sayılı Mera Kanununa eklenen ek 1. maddeyle ise 30/4/2014 tarihli ve 28987 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 24/2/2014 tarihli ve 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu Kararında belirtilen; İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanı içerisinde yer alan mera, yaylak ve kışlak gibi orta mallarının vasıflarının, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca bu Kanun hükümlerine bağlı kalınmaksızın resen kaldırılacağı ve bu taşınmazların Hazine adına tescil edileceği kurallaştırılmaktadır.

66. Anayasanın 45. maddesinde Devlete, tarım arazileri ile çayır ve meraların amaç dışı kullanılmasını ve tahribini önlemek görevi verilmiş; maddenin gerekçesinde ise, “Madde, Devlete tarım arazilerinin ve çayırarla meraların amaç dışı kullanılmasını önleme görevini yüklemektedir. Bu ifadeyle amaçlanan tarım arazilerinin endüstri ve şehirleşme sebebiyle yok edilmesinin önlenmesidir. Devlet bu amaçla yasal düzenleme yapmalıdır.” denilmiştir. Bu Anayasal görevin yerine getirilmesi amacıyla da 4342 sayılı Mera Kanunu çıkarılmıştır.

67. 4342 sayılı Kanunun 6. maddesinde mera, yaylak ve kışlakların tespit, tahdit ve tahsis yetkileri Tarım ve Köyişleri (Gıda, Tarım ve Hayvancılık) Bakanlığına verilmiş; tespit, tahdit ve tahsis komisyonları ile teknik ekiplerin kuruluşu ve görev alanlar belirlenmiş; 14. maddesinde, mera yaylak ve kışlaklardan tahsis amacı değiştirilmedikçe Kanun’da gösterilenden başka şekilde yararlanılamayacağı kuralına yer verildikten sonra devamında tahsis amacının hangi durumlarda değiştirileceğine ilişkin istisnalar düzenlenmiştir. Bu istisnalardan birini de 14. maddenin ikinci fıkrasına 10.9.2014 tarihli ve 6552 sayılı Kanun’un 112. maddesiyle eklenen (ı) bendindeki, “Bakanlar Kurulunca kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı olarak ilan edilen” yerler oluşturmaktadır. İkinci fıkranın devamında, tahsis amacının değiştirilmesinin usulü ve şartları düzenlenerek “Yerlerin ilgili müdürlüğün talebi, komisyonun ve defterdarlığın uygun görüşü üzerine, valilikçe tahsis amacı değiştirilebilir ve söz konusu yerlerin tescilleri Hazine adına, vakıf meralarının tescilleri ise vakıf adına yaptırılır.” denilmiş; üçüncü fıkrasında ise tahsis değişikliği talebinde bulunan kamu kurumu ve işletmecilere, faaliyetlerini çevreye ve kalan mera alanlarına zarar vermeyecek şekilde yürütme ve kendilerine tahsis edilen yerleri tahsis süresi bitiminde eski vasfına getirme sorumluluğu yüklenmiştir.

68. İptali istenen düzenlemeyle, İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanı içerisinde yer alan 4342 sayılı Kanun kapsamındaki mera, yaylak ve kışlaklar gibi orta mallarının (“gibi orta mallarının” ilave edilmesinden söz konusu yerlerin köylere tahsisli olduğu anlaşılmaktadır) vasıflarının, bir yandan 4342 sayılı Kanun hükümlerine bağlı kalınmaksızın ve dolayısıyla 14.

maddedeki esas ve usuller ile yükümlülükler uylmaksızın doğrudan/resen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca kaldırılması ve Hazine adına tescili öngörölür iken, diğer yandan Anayasal koruma altındaki mera yaylak ve kışların vasıflarının/tahsis amaçlarının hangi esas ve usullere göre değıştirilip, lehine tahsis değışikliğı yapılanlara hangi yükümlölüklerin getirileceğine ilişkin herhangi bir düzenlemeye de yer verilmemiştir.

69. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanı içerisinde yer alan mera yaylak ve kışlakların vasıflarının, Anayasanın Devlete verdiği “amaç dışı kullanılmasını ve tahribini önlemek” görevinin uygulamasını göstermek üzere yürürlüğe konulmuş 4342 sayılı Kanundaki hükümler, esas ve usuller ile yükümlölükler uylmaksızın doğrudan/resen kaldırılacak olması, Devletin “koruma ve tahribi önleme” yükümlölüğü ile bağdaşmadığından Anayasanın 45. maddesine; Anayasal koruma altındaki mera ve yaylak ve kışlakların vasıflarının hangi esas ve usullere göre değıştirileceğı ve lehine vasıf değışikliğı yapılanlara hangi yükümlölüklerin getirileceğine ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmayarak bütünüyle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın takdirine bırakılması ise yasama yetkisinin devri sonucunu doğurduğundan Anayasanın 7. maddesine aykırıdır.

70. Yukarıda açıklandığı üzere 6704 sayılı Kanun’un 13. maddesiyle 4342 sayılı Mera Kanununa eklenen ek 1. maddedeki, “... bu Kanun hükümlerine bağı kalınmaksızın resen kaldırılır ...” ifadesi, Anayasanın 7. ve 45. maddelerine aykırı olduğundan iptali gerekir.

3) 14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı “65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükümünde Kararnamelerde Değışiklik Yapılmasına Dair Kanun”un 21. maddesiyle yeniden düzenlenen 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürölmesi Hakkında Kanunun 3. maddesinin (7) numaralı fıkrasının Anayasaya Aykırılığı

71. 16.5.2012 günlü, 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürölmesi Hakkında Kanun’un 3. maddesinin (7) numaralı fıkrasındaki, “Bu Kanunun uygulanması için belirlenen alanların sınırları içinde olup riskli yapılar dışında kalan diğer yapılardan uygulama bütünlüğü bakımından Bakanlıkça gerekli görölünenler de bu Kanun hükümlerine tabi olur.” kuralını Anayasa Mahkemesi 27.2.2014 günlü ve E.2012/87, K.2014/41 sayılı kararındaki, “Dava konusu kuralla, “riskli olmayan yapılar” hakkında yapılacak uygulamalara ilişkin özel bir düzenleme öngörölmemiş, riskli yapılara ilişkin kurallara atıf yapılmıştır. Ancak anılan kurallar, yapıların riskli olması dikkate alınarak düzenlenmiş, kamu yararı ile bireylerin hakları arasında buna uygun denge oluşturulmaya çalışılmıştır. Menfaatler dengesi bu şekilde oluşturulan kuralların riskli olmayan yapılara uygulanması, Anayasanın 13. maddesinde temel hakların sınırlandırılmasının ölçütleri arasında yer verilen “ölçölölük” ilkesine aykırılık oluşturmakta ve kamu yararı ile riskli olmayan yapı sahiplerinin hakları arasında kurulması gereken dengeyi bozmaktadır.” gerekçesiyle iptal etmişti.

72. Anayasa Mahkemesinin iptal ettiğı bu hüküm, 6704 sayılı Kanunun 21. maddesiyle, “Bu Kanunun uygulanması için belirlenen alanların sınırları içinde olup riskli yapılar dışında kalan diğer yapılardan uygulama bütünlüğü bakımından Bakanlıkça gerekli görölünenler, değërleme çalışmalarında yapının riskli olmadığı gözetilmek kaydıyla bu Kanun hükümlerine tabi olur.” şeklinde yeniden düzenlenmektedir.

73. İptal edilen ile yeniden düzenlenen kurallar arasındaki fark, “değërleme çalışmalarında yapının riskli olmadığı gözetilmek kaydıyla” koşuludur.

74. Değerleme çalışmalarının ne olduğu ve nasıl yapılacağına ilişkin olarak 6306 sayılı Kanunda bir açıklık olmamakla birlikte; 5.12.2012 tarihli ve 28498 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “6306 sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği”nin “taşınmazların değerinin tespiti” kenar başlıklı 12. maddesindeki,

“(1) (Değişik:RG-2/7/2013-28695) İlgili kurum, uygulama alanındaki taşınmazların sınırını, yüzölçümünü ve cinsini gösteren haritayı veya krokiyi yapar veya yaptırır ve bu taşınmazların maliklerini ve bunların adreslerini tespit eder veya ettirir.

(2) Taşınmazın değeri; ilgili kurum bünyesinden en az üç kişiden teşkil olunacak kıymet takdir komisyonları marifetiyle veya hizmet satın alınmak suretiyle tespit edilir.

(3) Taşınmazın değeri; taşınmaz değerlendirme konusunda uzman kişi, kurum veya kuruluşlardan bilgi alınarak ve mahallin emlak alım satım bürolarından alınacak bilgilerden de faydalanılarak, 4/11/1983 tarihli ve 2942 sayılı Kamulaştırma Kanununun 11 inci maddesindeki esaslara göre tespit edilir.”

şeklindeki düzenlemeden taşınmazın fiyatının tespiti olduğu anlaşılmaktadır.

75. Bu bağlamda, iptali istenen kuraldaki, “değerleme çalışmalarında yapının riskli olmadığı gözetilmek kaydıyla” ifadesinden, yapının değerinin özelliğine göre tespit edileceği anlaşılmaktadır ki bu hüküm getirilmemiş olsaydı dahi yapının değeri özelliğine göre tespit edileceğinden, iptal edilen düzenleme ile yerine getirilen düzenleme arasında her hangi bir fark bulunmamaktadır. Dolayısıyla riskli olmayan yapılar hakkında, iptal edilen düzenlemedeki gibi 6306 sayılı Kanun’un içinde imar kısıtlamaları, yapının tahliyesi ve yıkılması, taşınmazın kamulaştırması gibi mülkiyet hakkını sınırlayan düzenlemeler bulunan 4., 5. ve 6. maddeleri uyarınca uygulama yapılmaya devam edilecektir.

76. Anayasanın 153. maddesinin son fıkrasında, Anayasa Mahkemesi kararlarının yasama, yürütme ve yargı organları ile idare makamlarını ve gerçek ve tüzel kişileri bağlayacağı kurallandırılmıştır. Bağlayıcılık sadece kararlarda değil, kararların gerekçesini de kapsamaktadır. İptal edilen düzenlemenin yerine Anayasa Mahkemesi kararlarının bağlayıcılığı gözetilmeden ve gerekçeleriyle bağdaşmayan aynı içerikte yeni düzenleme getirilmesi, Anayasanın 153. maddesindeki kuralla bağdaşmaz.

77. Yukarıda açıklandığı üzere, 6704 sayılı Kanunun 21. maddesiyle yeniden düzenlenen 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanunun 3. maddesinin (7) numaralı fıkrası, Anayasanın 153. maddesine aykırı olduğundan iptali gerekir.

4) 14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı “65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”un 25. maddesiyle 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (2) numaralı fıkrasının (a) bendinin ikinci cümlesinin Anayasaya Aykırılığı

78. 6704 sayılı Kanun’un 25. maddesiyle 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (2) numaralı fıkrasının (a) bendinin birinci cümlesinde, Riskli alan kararına karşı Resmi Gazete’de yayımı tarihinden itibaren dava açılabilirliği belirtilirken; ikinci cümlesinde “Uygulama işlemleri üzerine riskli alan kararına karşı dava açılamaz.” denilerek kişilerin hak arama hürriyetleri kısıtlanmıştır.



79. 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun “Dava açma süresi” kenar başlıklı 7. Maddesinin birinci fıkrasında, dava açma süresinin, özel kanunlarında ayrı süre gösterilmeyen hallerde Danıştayda ve idare mahkemelerinde altmış ve vergi mahkemelerinde otuz gün olduğu belirtilmiş; dördüncü fıkrasında ise “İlanı gereken düzenleyici işlemlerde dava süresi, ilan tarihini izleyen günden itibaren başlar. Ancak bu işlemlerin uygulanması üzerine ilgililer, düzenleyici işlem veya uygulanan işlem yahut her ikisi aleyhine birden dava açabilirler. Düzenleyici işlemin iptal edilmemiş olması bu düzenlemeye dayalı işlemin iptaline engel olmaz.” denilerek ilanı gereken düzenleyici işlemlerin karar ve uygulama aşamalarının farklı olabileceği, kararların uygulama aşamasında daha anlaşılabilirlik kazanağı, kararların uygulama ile somutlaşıp farklı sonuçlar doğurabileceği hususu gözetilerek her iki aşama da yargı denetiminin kapsamına alınmış ve hatta düzenleyici işlemin iptal edilmemiş olması, düzenleyici işleme dayalı uygulamanın iptaline engel oluşturmayacağı kural altına alınmıştır.

80. Anayasa’nın 2. maddesinde hukuk devleti ilkesine yer verilmiş; 36. maddesinde yargı mercileri önünde hak arama hürriyeti ve adil yargılanma hakkı düzenlenmiş ve 125. maddesiyle ise idarenin her türlü eylem ve işlemleri yargı denetimine açılmıştır.

81. Hukuk devleti, eylem ve işlemleri hukuka uygun olan, insan haklarına dayanan, bu hak ve özgürlükleri koruyup güçlendiren, her alanda adil bir hukuk düzeni kurup bunu geliştirerek sürdüren, Anayasaya aykırı durum ve tutumlardan kaçınan, hukukun üstün kurallarıyla kendini bağlı sayan ve yargı denetimine açık olan devlettir.

82. Riskli alan kararlarına karşı uygulama işlemleri sırasında dava açılmayacak olması, eylem ve işlemleri yargı denetimine açık olan hukuk devletiyle bağdaşmadığı gibi, kişilerin yargı mercileri önünde hak arama özgürlükleri ile adil yargılanma haklarını ortadan kaldırdığından Anayasa’nın 36. maddesine, idarenin düzenleyici işlemlerini, eylemleri üzerinden yargı denetiminden kaçırdığı için Anayasa’nın 125. maddesine aykırıdır.

83. Yukarıda açıklandığı üzere, 6704 sayılı Kanun’un 25. maddesiyle 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (2) numaralı fıkrasının (a) bendinin ikinci cümlesi, Anayasa’nın 2., 36. ve 125. maddelerine aykırı olduğundan iptali gerekir.

5) 14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı “65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”un 25. maddesiyle 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (2) numaralı fıkrasının (b) bendinin Anayasaya Aykırılığı

84. 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (1) numaralı fıkrasının (a) bendinde, kamu düzeni veya güvenliğinin olağan hayatı durduracak veya kesintiye uğratacak şekilde bozulduğu yerlerde; planlama ya da altyapı hizmetleri yetersiz olan veya imar mevzuatına aykırı yapılaşma bulunan yahut yapı ya da altyapısı hasarlı olan alanların, fen ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek, sağlık, eğitim ve ulaşım gibi kamu hizmetlerinin düzenli bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca riskli alan olarak kararlaştırılabileceği belirtilmiş; (2) numaralı fıkrasının (b) bendinde ise, “Birinci fıkranın (a) bendi uyarınca belirlenen riskli alanlarda kamu kaynağı kullanılarak gerçekleştirilen her türlü mal ve hizmet alımları ile yapım işleri, 4734 sayılı Kanunun 21 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen hâllere dayanan işlerden sayılır.” denilmiştir.

85. 4734 sayılı Kanuna göre yapılacak ihalelerde açık ihale usulü ve belli istekliler arasında ihale usulü temel usul olması Kanunun temel amaçları arasında yer almakta ve diğer ihale usulleri Kanunda belirtilen özel hallerde kullanılabilir.

86. 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 21. maddesinin birinci fıkrasında, pazarlık usulü ile yapılacak ihaleler tek tek sayılmış; yapılacak işler fıkrada belli şartların varlığına bağlanmış ve ihtiyacın başka türlü giderilememesi zorunluluğuna dayandırılmıştır. Bunlar (a) bendinde ihaleye istekli çıkmaması zorunluluğu; (b) bendinde, doğal afetler, salgın hastalıklar, can veya mal kaybı tehlikesi gibi ani ve beklenmeyen veya idare tarafından önceden öngörülemez olaylar, (c) bendinde, savunma ve güvenlikle ilgili özel durumların ortaya çıkması üzerine ihalenin ivedi olarak yapılması zorunluluğu; (d) bendinde, ihalenin, araştırma ve geliştirme sürecine ihtiyaç gösteren ve seri üretime konu olmayan nitelikte olması; (e) bendinde, ihale konusu mal veya hizmet alımları ile yapım işlerinin özgün nitelikte ve karmaşık olması nedeniyle teknik ve malî özelliklerinin gerekli olan netlikte belirlenememesi ve nihayet (f) bendinde, idarelerin yaklaşık maliyeti elli milyar Türk Lirasına kadar olan mamul mal, malzeme veya hizmet alımlarıdır.

87. maddenin ikinci fıkrasında, “(b), (c) ve (f) bentlerinde belirtilen hallerde ilan yapılması zorunlu değildir. İlan yapılmayan hallerde en az üç istekli davet edilerek, yeterlik belgelerini ve fiyat tekliflerini birlikte vermeleri istenir.” denilirken; son fıkrasında ise “(b), (c) ve (f) bendi kapsamında yapılan mal alımlarında, malın sözleşme yapma süresi içinde teslim edilmesi ve bunun idarece uygun bulunması halinde, sözleşme yapılması ve kesin teminat alınması zorunlu değildir.” hükmüne yer verilmiştir.

88. 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (1) numaralı fıkrasının (a) bendinde ise pazarlık usulüyle ihale, kamu düzeni veya güvenliğinin olağan hayatı durduracak veya kesintiye uğratabilecek şekilde bozulduğu yerlerde; planlama ya da altyapı hizmetleri yetersiz olan veya imar mevzuatına aykırı yapılaşma bulunan yahut yapı ya da altyapısı hasarlı olan alanların varlığına dayandırılmaktadır. Kamu düzeni veya güvenliğinin olağan hayatı durduracak veya kesintiye uğratabilecek şekilde bozulması, kamu düzeninin ve iç güvenliğinin sağlanması açısından elbette önemli ve önceliklidir; ancak planlama ya da altyapı hizmetleri yetersiz olan veya imar mevzuatına aykırı yapılaşma bulunan yahut yapı ya da altyapısı hasarlı olan alanlarda, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek, sağlık, eğitim ve ulaşım gibi kamu hizmetlerinin düzenli bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla yapılacak mal ve hizmet alımlarıyla yapım işlerinin, temel ihale usullerinden ayrı olacak şekilde, plan ve projeye dayandırılmadan, yaklaşık maliyeti hesaplanmadan, ilan edilmeden, saydamlık, rekabet, eşit muamele ve kamuoyu denetimi sağlanarak ihale edilmeden aceleyle getirilip hemen şimdi karşılanmasına gerekçe oluşturmamaktadır.

89. Maddenin kapsamındaki yerler, PKK terör örgütünün yerleşerek kamu düzeni ve iç güvenliği tehdit etmesi nedeniyle Devletin güvenlik güçlerinin terör örgütüne operasyon düzenlemesi sonucu çıkan çatışmalarda harabeye dönen Cizre, Şırnak, Nusaybin, Şemdinli, Çukurca gibi yerleşim alanlarıdır. Tekrar yaşanılır hale gelebilmesi için bu yerleşim yerlerine sağlık ve eğitim kuruluşları ile içme suyu, kanalizasyon, yol gibi altyapı yatırımları, barınmak için konutlar ve diğer sosyal donatılar gibi çok büyük ve yüksek maliyetli yatırımlar yapılacak; ve bunlar hemen şimdi ve tek bir kerede değil, belli bir zaman diliminde ayrı işler (hastane, okul, yol, kaldırım, kanalizasyon, içme suyu, konut vb) veya iş grupları (içme suyu-kanalizasyon, yol-kaldırım gibi) şeklinde yapılacaktır. Bu bağlamda, tek tek veya gruplar halinde plan ve projeleri ile yaklaşık maliyetlerinin hazırlanması, ilan edilmeleri ve ihalelerinin yapılması için yeterli süreler fazlasıyla olacaktır.

90. Anayasanın 2. maddesinde belirtilen hukuk devleti, eylem ve işlemleri hukuka uygun olan, insan haklarına dayanan, bu hak ve özgürlükleri koruyup güçlendiren, her alanda adaletli bir hukuk düzeni kurup bunu geliştirerek sürdüren, Anayasaya aykırı durum ve tutumlardan kaçınan, Anayasa ve hukukun üstün kurallarıyla kendini bağlı sayan, yargı denetimine açık olan devlettir. Anayasanın 2. maddesinde belirtilen hukuk devletinin önemli ilkelerinden biri devletin her alanda adaletli bir hukuk düzeni kurması ve bunu geliştirerek sürdürmesi, bir diğeri de kanunların kamu yararı amacıyla çıkarılmasıdır.

91. Kamu harcamalarında 4734 sayılı Kanun'un uygulanmasını zorunlu kılan bir Anayasa kuralı bulunmadığı için yasa koyucunun bazı mal ve hizmetler ile yapım işleri yönünden farklı usuller benimsemesinde anayasal bir engel olmadığı doğrudur. Ancak, mal ve hizmet alımları ile yapım işlerinin, 4734 sayılı Kanun'da öngörülen saydamlık, rekabet, eşit muamele, güvenilirlik, gizlilik ve kamuoyu denetimi esas alan temel ihale usullerinin dışına çıkarılmasında, hukuk devleti ilkesinin bir gereği olan "her alanda adaletli hukuk düzeni kurma ve bunu geliştirerek sürdürme" ile "kamu yararı amacı"nın gözetilmesi gerekeceği de açıktır.

92. Bu derece kapsamlı, büyük ve yüksek maliyetli yatırımların, ortada zorunlu kılacak bir sebep te yok iken ilan edilmeden üç istekli davet edilerek yeterlik belgelerini ve teklif fiyatlarını birlikte vererek yapılması ve dolayısıyla işlerin saydamlık, rekabet, eşit muamele, güvenilirlik ve kamuoyu denetimi sağlanmadan istekliler arasında paylaştırılarak kamuya maliyetlerinin yüksek ve bazı firmaların kayırılmasına yol açacak şekilde sonuçlandırılacak olması, hukuk devletinin her alanda adaletli hukuk düzeni kurma ve bunu geliştirerek sürdürme ile kamu yararı ilkeleriyle bağdaşmadığından iptali istenen düzenleme, Anayasanın 2. maddesine aykırıdır.

93. Yukarıda açıklandığı üzere, 6704 sayılı Kanun'un 25. maddesiyle 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (2) numaralı fıkrasının (b) bendi, Anayasanın 2. maddesine aykırı olduğundan iptali gerekir.

6) 14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı "65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun"un 30. maddesiyle değiştirilen 27/6/1989 tarihli ve 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 11. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendindeki "15/1/2012 tarihinden sonra" ibaresinin Anayasaya Aykırılığı

94. 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 11. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi, 26.04.2016 tarihli ve 29695 Sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 6704 sayılı Kanunun 30. maddesiyle değiştirilmiştir. Yapılan düzenlemeyle 5018 sayılı Kanuna ekli (III) sayılı Cetvelde sayılan düzenleyici ve denetleyici kurumlar ile Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonunun kadro ve pozisyonlarında görev yapan ve 15/1/2012 tarihinden sonra ilk defa veya yeniden atanan kurul başkanı, kurul üyesi ve başkan yardımcısı ile murakıp ve uzman unvanlı meslek personeline ilgili mevzuat uyarınca ödenen aylık net ödemelerin toplam tutarının, kurul başkanı için bakanlık müsteşarı, kurul üyesi için bakanlık müsteşar yardımcısı, başkan yardımcısı için bakanlık genel müdürü, murakıp ve uzman unvanlı meslek personeli için Başbakanlık uzmanlarına mevzuatında kadrosuna bağlı olarak, mali haklar ile sosyal hak ve yardımlar kapsamında yapılması öngörülen ödemelerin bir aylık toplam net tutarını geçemeyeceği ve bunların, emeklilik hakları bakımından da emsali olarak belirlenen personel ile denk kabul edileceği hükmüne yer verilmiştir.

95. Anayasanın 2. maddesinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin hukuk devleti olduğu belirtilmiştir. Hukuk devleti, eylem ve işlemleri hukuka uygun olan, insan haklarına dayanan, bu hak ve özgürlükleri koruyup güçlendiren, her alanda adaletli bir hukuk düzeni kurup bunu geliştirerek sürdüren, Anayasaya aykırı durum ve tutumlardan kaçınan, hukuku tüm devlet organlarına egemen kılan, Anayasa ve hukukun üstün kurallarıyla kendini bağlı sayıp yargı denetimine açık olan devlettir.

96. Hukuk devletinin temel ilkelerinden biri "belirlilik"tir. Bu ilkeye göre, yasal düzenlemelerin hem kişiler hem de idare yönünden herhangi bir duraksamaya ve kuşkuya yer vermeyecek şekilde açık, net, anlaşılır, uygulanabilir ve nesnel olması, ayrıca kamu otoritelerinin keyfi uygulamalarına karşı koruyucu önlem içermesi gerekir. Belirlilik ilkesi, hukuksal güvenlikle bağlantılı olup birey, yasadan, belirli bir kesinlik içinde, hangi somut eylem ve olguya hangi hukuksal yaptırımın veya sonucun bağlandığını bilmelidir. Birey ancak bu durumda kendisine düşen yükümlülükleri öngörebilir ve davranışlarını ayarlar.

97. Kanunların kamu yararının sağlanması amacına yönelik olması, genel, objektif, adil kurallar içermesi ve hakkaniyet ölçütlerini gözetmesi hukuk devleti olmanın gereğidir. Bu nedenle yasa koyucunun hukuki düzenlemelerde kendisine tanınan takdir yetkisini anayasal sınırlar içinde adalet, hakkaniyet ve kamu yararı ölçütlerini göz önünde tutarak kullanması gerekir.

98. Hukukun evrensel ilkelerine saygı duymak hukuk devleti olmanın gereğidir. Kazanılmış haklara saygı ilkesi de hukukun genel ilkeleri ve hukuk devleti kavramı içerisinde yer alır. Bu ilkenin temel amacı bireylerin hukuk güvenliğini sağlamaktır.

99. Hukuk devleti ilkesinin önkoşullarından biri kişilerin hukuk güvenliğinin sağlanmasıdır. Anayasada öngörülen temel hak ve özgürlüklerin kullanılmasının ve insan haklarının yaşama egemen kılınmasının önkoşulu olan hukuk güvenliği ilkesi, hukuk normlarının öngörülebilir olmasını, bireylerin tüm eylem ve işlemlerinde devlete güven duyabilmesini, devletin de yasal düzenlemelerde bu güven duygusunu zedeleyici yöntemlerden kaçınmasını gerekli kılan ortak değerdir. Daha önce tesis edilmiş bulunan işlemlerin doğurduğu hukuki sonuçları ortadan kaldıracak şekilde yasama tasarrufunda bulunulması, hukuk güvenliği ilkesine aykırılık oluşturur. Hukuk devletinin gereği olan hukuk güvenliğini sağlama yükümlülüğü, kural olarak kanunların geriye yürütülmemesini zorunlu kılar. “Kanunların geriye yürümezliği” olarak adlandırılan bu ilke uyarınca, kanunlar kamu yararı ve kamu düzeninin gerektirdiği, kazanılmış hakların korunması, mali haklarda iyileştirme gibi kimi ayrık durumlar dışında ilke olarak yürürlük tarihinden sonraki olay, işlem ve eylemlere uygulanmak üzere çıkarılır. Geçmiş, yeni çıkarılan bir kanunun etki alanı dışında kalır. Bu nedenle, sonradan yürürlüğe giren kanunların geçmişe ve kesin nitelik kazanmış hukuksal durumlara etkili olmaması hukukun genel ilkelerindendir. (Anayasa Mahkemesi Kararı 2014/85E., 2014/103K., 04.06.2014 ve ayrıca 2013/24E., 2013/133K., 14.11.2013)

100. Hukuk güvenliği ilkesi uyarınca geleceğe yönelik olarak statü hukukunda değişiklik yapılabilmesine engel bulunmamakta ise de bu yönde yapılacak yasal düzenlemelerde, daha önce tesis edilmiş bulunan ve kişilerin lehine hukuki sonuçlar doğuran işlemlerin gözetilmesi gerekmektedir. Bu işlemlerin doğurduğu hukuki sonuçları ortadan kaldıracak şekilde yasama tasarrufunda bulunulması, hukuk güvenliği ilkesine aykırılık oluşturmaktadır. (Anayasa Mahkemesi Kararı 2012/147E., 2013/78K., 18.6.2013)

101. İtiraz konusu kural, Resmi Gazetede yayımlandığı 26/4/2016 tarihinde yürürlüğe girmiş, buna karşın 15/1/2012 tarihinden itibaren belirli kurumların kadro ve pozisyonlarına ilk defa veya yeniden atanan personelin, kanunun yürürlük tarihinden önce kazanmış olduğu mali ve sosyal haklarını sınırlandırmış ve böylece yürürlük tarihinden önce kazanılmış olan hakların kaybedilmesi sonucuna yol açmıştır. Diğer bir deyişle itiraz konusu kural, kanunların geriye yürümeyeceği temel ilkesini ihlal ederek 15/1/2012 ile 26/4/2016 tarihleri arasında atanan personelin zararına olacak şekilde kazanılmış haklarını ortadan kaldırmıştır. Oysa söz konusu personel geleceğe ilişkin yaşam planlarını, iş, kurum ve meslek tercihlerini işe giriş tarihinde yürürlükte olan düzenlemeleri dikkate alarak yapmıştır. Bu şekilde önceden kazanılmış haklar sonradan sınırlandırılarak Devlete, hukuka ve adalete olan inanç ve güvenin sarsılmasına neden olunmuştur. Sonradan çıkarılan bir kanunla önceden yaratılmış hukuki bir durumu olumsuz yönde değiştiren kural, yukarıda ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, Anayasanın 2. maddesinde ifade edilen hukuk devletinin belirlilik ilkesi ve hukuk güvenliği ilkesini ihlal etmiştir.

102. Diğer yandan, düzenlemeyle aynı işi yapmakta olan ve gelecekte de aynı işi yapmaya devam edecek personel arasında, mali ve sosyal haklar kapsamında yapılan ödemeler bakımından ciddi farklılıklar yaratılması, hukuk devletinde olması gereken kanunların kamu yararının sağlanması amacına yönelik olması gerektiği anlayışıyla da bağdaşmamaktadır. Çünkü haklı bir gerekçe olmaksızın ücret eşitsizliğine yol açan düzenleme çalışma barışını ve ahengini bozarak kurumların etkin ve verimli şekilde çalışmasını önleyecek, kamu kaynaklarının etkin biçimde kullanılmasını engelleyecek ve hizmet kalitesinin düşmesine neden olacaktır. Açıklanan nedenlerle kamu yararı amacıyla bağdaşmayan bir uygulamaya dayanak oluşturan itiraz konusu kural bu yönüyle de Anayasanın 2. maddesinde ifade edilen hukuk devleti ilkesini ihlal etmiştir.

103. Anayasanın 10. maddesinde “Devlet organları ve idare makamları bütün işlemlerinde kanun önünde eşitlik ilkesine uygun olarak hareket etmek zorundadırlar” denilerek eşitlik ilkesi düzenlenmiştir. Eşitlik ilkesinin amacı, aynı durumda olanlara ayrı kuralların uygulanmasının ve ayrıcalıklı kişi ve toplulukların yaratılmasının engellenmesidir. Anayasamızın “Genel esaslar” kısmında yer verilen anayasal bir ilke olarak, yasama organı da kanun yapma faaliyetlerinde eşitlik ilkesine riayet etmek zorundadır.

104. İtiraz konusu kural, ilgili kurumların belirtilen personelinin mali haklarına üst sınır getirmiştir. Getirilen bu üst sınır 15/1/2012 tarihinden önce atanan personel ile bu tarihten sonra atananların ücretleri arasında yüksek miktarlara ulaşan bir fark oluşturulmuş ve böylece aralarında sadece işe girme tarihi bakımından fark bulunan buna karşın işe alınma ve çalışma şartları, nitelikleri, mesleki formasyonu özdeş olan ve aynı işi yapan personel arasında eşitsizlik yaratılmıştır. Bu nedenlerle, nitelikleri ve durumları özdeş olanlara yasalarla farklı kurallar uygulanmasına yol açan itiraz konusu kural Anayasanın 10. maddesine aykırıdır.

105. Anayasanın çalışma barışını düzenleyen 49. maddesiyle, Devlete çalışma barışını sağlamak için gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü getirilmiştir. Çalışma barışı aynı statüdeki çalışanlar için eşitliğe dayanan adil ve hakkaniyete uygun kurallar getirilmesi ile mümkündür.

106. Buna karşın itiraz konusu kuralla, bahsi geçen kurumlarda çalışan personelin mali haklarına üst sınır getirilmiş ve belirtilen kadro ve pozisyonlara 15/01/2012 tarihinden önce atananlar ile bu tarihten sonra atananlar arasında, haklı hiçbir objektif nedene dayanmaksızın ücret farklılığı yaratılmıştır. İşe alınma ve çalışma şartları, nitelikleri, mesleki formasyonu özdeş olan ve aynı işi yapan personel arasında sadece atanma tarihleri esas alınarak mali hakları bakımından adaletsiz farklılıklar yaratılması, çalışanların motivasyon ve verimliliğini olumsuz

etkileyerek ilgili kurumların çalışma barışı ve ahenginin bozulmasına neden olmuştur. Bu nedenle itiraz konusu kural çalışma barışının sağlanmasını öngören Anayasanın 49. maddesine aykırıdır.

107. Açıklanan tüm bu gerekçeler ile 5704 sayılı Kanunun 30. maddesiyle değiştirilen 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 11 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi, Anayasanın 2., 10. ve 49. maddelerine aykırılık teşkil ettiğinden iptal edilmesi gerekir.

### III. YÜRÜRLÜĞÜ DURDURMA İSTEMİNİN GEREKÇESİ

1-2) İptali istenen düzenlemeler Anayasaya açıkça aykırıdır. Bilim insanı ve teknik uzmanlar Kanal İstanbul Projesi'nin İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nin denizel ekosisteminde çok büyük zarar ve hatta yıkımlara yol açacağı, ormanların, tarım alanlarının, çayır ve meraların, koruma alanlarının, su kaynakları ve sulak alanların yok olmasına, ekolojik dengenin canlı yaşamını ortadan kaldıracak şekilde bozulmasına neden olacağı ve bu zarar ve ziyanların ileride telafisinin hiçbir şekilde mümkün olmayacağına hem fikirdirler. Hemfikir oldukları bir başka konu ise Proje'nin yapılacağı ve etkileyeceği alanın çok büyük, etkilerinin çok yönlü, etkileşimli ve kompleks olması nedenleriyle ÇED Raporu ile değerlendirmenin kapsamını çok aştığı ve ÇED Raporu ile değerlendirmeye konu olamayacak derecede disiplinler arası bir özellik taşıdığı hususlarıdır.

3) İptali istenen düzenleme Anayasaya aykırı olmanın yanında riskli olmayan yapıların da 6306 sayılı Kanun'un içinde yer alan imar kısıtlamaları, yapının tahliyesi ve yıkılması, taşınmazın kamulaştırması gibi mülkiyet hakkını sınırlayan düzenlemelere tabi olacak olması maliklerinin ileride telafisi mümkün olmayan zarar ve ziyanlarına yol açacaktır.

4) Anayasaya aykırı olan düzenleme nedeniyle dava açma hakkı kısıtlanan kişilerin ileride telafisi olmayan zarar ve ziyanları ortaya çıkacaktır.

5) Anayasaya aykırı olan düzenlemelerin yürürlükte kalması durumunda pazarlık usulüyle yapılacak ihalelerden dolayı kamu bütçesinin ileride telafisi olmayan zararları ortaya çıkacaktır.

6) Düzenleme Anayasaya aykırıdır. Anayasa Mahkemesi kararları geriye yürümediğinden verilecek kararın yürürlüğe girmesine kadar geçecek süre içerisinde, 15/1/2012 tarihinden itibaren maddede belirtilen kurumlarda belirli kadro ve pozisyonlara ilk defa veya yeniden atanan personelin, kanunun yürürlük tarihinden önce kazanmış olduğu mali ve sosyal hakları sınırlandırılmış ve böylece kanunun yürürlük tarihinden önce kazanılmış hakları hukuksuz olarak ellerinden alınmış olacak dolayısıyla bu durum ileride telafisi mümkün olamayacak zararlara yol açacaktır.

Öte yandan, Anayasal düzenin hukuka aykırı kural ve düzenlemelerden en kısa sürede arındırılması, hukuk devleti sayılmanın en önemli gerekleri arasında sayılmaktadır. Anayasaya aykırılıkların sürdürülmesi, özenle korunması gereken hukukun üstünlüğü ilkesini de zedeleyecektir. Hukukun üstünlüğünün sağlanamadığı bir düzende, kişi hak ve özgürlükleri güvence altında sayılamayacağından, bu ilkenin zedelenmesi hukuk devleti yönünden giderilmesi olanaksız durum ve zararlara yol açacaktır.

Bu zarar ve durumların doğmasını önlemek amacıyla, Anayasaya açıkça aykırı olan ve iptali istenen hükümlerin iptal davası sonuçlanıncaya kadar yürürlüklerinin de durdurulması istenerek Anayasa Mahkemesine dava açılmıştır.

#### IV. SONUÇ VE İSTEM

14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı “65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”un;

1) 7. maddesiyle 3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesine eklenen “Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir.” tanımı ile 8. maddesiyle 3194 sayılı Kanunun 11. maddesinin birinci fıkrasına “yol” ibaresinden sonra gelmek üzere eklenen “su yolu” ibaresi ve 9. maddesiyle 3194 sayılı Kanunun 18. maddesinin üçüncü fıkrasına “yol” ibaresinden sonra gelmek üzere eklenen “... su yolu” ibaresi, Anayasanın Başlangıç, 2., 5., 13., 44., 45., 56., 63., 166. ve 169. maddelerine;

2) 13. maddesiyle 4342 sayılı Mera Kanununa eklenen ek 1. maddedeki, “... bu Kanun hükümlerine bağlı kalınmaksızın resen kaldırılır ...” ifadesi, Anayasanın 7. ve 45. maddelerine;

3) 21. maddesiyle yeniden düzenlenen 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanunun 3. maddesinin (7) numaralı fıkrası, Anayasanın 153. maddesine;

4) 25. maddesiyle 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (2) numaralı fıkrasının (a) bendinin ikinci cümlesi, Anayasa’nın 2., 36. ve 125. maddelerine;

5) 25. maddesiyle 6306 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddenin (2) numaralı fıkrasının (b) bendi, Anayasanın 2. maddesine;

6) 30. maddesiyle değiştirilen 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 11. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendindeki “15/1/2012 tarihinden sonra” ibaresi, Anayasanın 2., 10. ve 49. maddelerine;

aykırı olduklarından iptallerine ve uygulanmaları halinde giderilmesi güç ya da olanaksız zarar ve durumlar olacağı için, iptal davası sonuçlanıncaya kadar yürürlüklerinin durdurulmasına karar verilmesine ilişkin istemimizi saygı ile arz ederiz.”

#### **(2016/133 Esas Sayılı Davaya İlişkin Ek-Dilekçe)**

**İlgi: Anayasa Mahkemesi’nin 14.7.2016 tarihli ve 2016/133 Esas sayılı Kararı**

İlgide belirtilen Kararınızda;

“...14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’un bazı maddelerinin Anayasa’ya aykırılığı ileri sürülerek açılan iptal davasının 14.7.2016 tarihinde yapılan ilk inceleme toplantısında;

Dava dilekçesinin “Dava Konusu”, “İptali İstenen Hükümler” ve “Sonuç ve İstem” başlıklı kısımlarında, 6704 sayılı Kanun’un 30. maddesiyle 375 sayılı KHK’nın ek 11. maddesinin birinci fıkrasının değiştirilen (b) bendindeki “...15/1/2012 tarihinden sonra...” ibaresinin iptalinin ve yürürlüğünün durdurulmasının talep edilmesine rağmen, kurala yönelik

**Esas Sayısı : 2016/133**

**Karar Sayısı : 2017/155**

iptal gerekçesinin anlatıldığı kısımda anılan bendin tamamının Anayasa'ya aykırılığı ileri sürülerek iptalinin talep edildiği, dolayısıyla dava dilekçesinin “Dava Konusu”, “İptali İstenen Hükümler” ve “Sonuç ve İstem” başlıklı kısımları ile Anayasa'ya aykırılık gerekçesinin açıklandığı kısım arasında çelişki bulunduğu saptanmıştır...”

Denilerek, eksikliklerin verilen 15 günlük süre içerisinde giderilmesi istenilmiştir.

Söz konusu istem doğrultusunda, 2016/133 Esas sayılı Davaya konu olan ve 14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı Kanun'un 30 uncu maddesiyle değiştirilen 27.6.1989 tarihli ve 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 11 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendindeki “...15/1/2012 tarihinden sonra...” ibaresinin iptaline ve iptal davası sonuçlanıncaya kadar yürürlüğünün durdurulmasına karar verilmesi talebimizi içeren dilekçemizde yer alan “ANAYASA’YA AYKIRILIK İDDİALARININ GEREKÇELERİ” bölümünün son paragrafı aşağıdaki şekilde düzeltilmiştir:

“Belirtilen nedenlerle 5704 sayılı Kanunun 30 uncu maddesiyle değiştirilen 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 11 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendindeki “...15/1/2012 tarihinden sonra...” ibaresinin, Anayasa'nın 2 nci, 10 uncu ve 49 uncu maddelerine aykırı olduğundan iptali gerekir.”

2016/133 Esas sayılı Davaya ilişkin ek-dilekçemizi saygı ile arz ederiz.”



“Davacı ... tarafından Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu’nda, 07/01/2013 tarihinden beri görev yapmakta olan davacının, maaş rejiminin düzeltilmesi istemiyle yaptığı başvurusunun reddine ilişkin, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu’nun 22/07/2016 tarih ve E. 18385 sayılı işleminin iptali istemiyle BANKACILIK DÜZENLEME VE DENETLEME KURULU’na karşı açılan davada, dava konusu işleme dayanak teşkil eden, 6704 sayılı Kanunu’nun 30. maddesiyle oluşturulan düzenlemenin, T.C. Anayasası’na aykırı olduğu iddiası ciddi bulunarak Anayasa Mahkemesi’ne başvurulmasına karar verilmiştir.

Anayasa’ya aykırılığı iddia edilen düzenleme;

6704 sayılı 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz Ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunu’nun 30. maddesinde yer alan;

“27/6/1989 tarihli ve 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 11 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

‘b) 5018 sayılı Kanuna ekli (III) sayılı Cetvelde sayılan düzenleyici ve denetleyici kurumlar ile Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonunun kadro ve pozisyonlarına 15/1/2012 tarihinden sonra ilk defa veya yeniden atanan kurul başkanı, kurul üyesi ve başkan yardımcısı ile murakıp ve uzman unvanlı meslek personeline, ilgili mevzuatı uyarınca ödenen her türlü maaş, aylık, ücret, ek ücret, prim, zam, tazminat, ikramiye, fazla çalışma ücreti, kâr payı ve her ne ad altında olursa olsun yapılan diğer ödemeler ile sosyal hak ve yardımlar kapsamında yapılan bütün aynı ve nakdî ödemelerin bir aylık toplam net tutarı; kurul başkanı için bakanlık müsteşarı, kurul üyesi için bakanlık müsteşar yardımcısı, başkan yardımcısı için bakanlık genel müdürü, murakıp ve uzman unvanlı meslek personeli için Başbakanlık uzmanlarına mevzuatında kadrosuna bağlı olarak mali haklar ile sosyal hak ve yardımlar kapsamında yapılması öngörülen ödemelerin bir aylık toplam net tutarını geçemez ve bunlar, emeklilik hakları bakımından da emsali olarak belirlenen personel ile denk kabul edilir.” hükmüdür.

2709 sayılı T.C. Anayasasının 10. maddesinin 1. fıkrasında; “Herkes, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasi düşünce, felsefi inanç, din, mezhep ve benzeri sebeplerle ayırım gözetilmeksizin kanun önünde eşittir.” hükmüne, 5. Fıkrasında ise; “Devlet organları ve idare makamları bütün işlemlerinde kanun önünde eşitlik ilkesine uygun hareket etmek zorundadırlar.” hükmüne yer verilmiştir.

Yine Anayasa’nın 49. maddesinde; “Çalışma, herkesin hakkı ve ödevidir. Devlet, çalışanların hayat seviyesini yükseltmek, çalışma hayatını geliştirmek için çalışanları ve işsizleri korumak, çalışmayı desteklemek, işsizliği önlemeye elverişli ekonomik bir ortam yaratmak ve çalışma barışını sağlamak için gerekli tedbirleri alır.” hükmü,

55. maddesinde; “Ücret emeğin karşılığıdır. Devlet, çalışanların yaptıkları işe uygun adaletli bir ücret elde etmeleri ve diğer sosyal yardımlardan yararlanmaları için gerekli tedbirleri alır.” hükmü,

6.4.1949 gün ve 9119 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca 27.5.1949 gün ve 7217 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi’nin:

**Esas Sayısı : 2017/123**

**Karar Sayısı : 2017/101**

23. maddesinde; “ 1. Herkesin çalışma, işini serbestçe seçme, adaletlice elverişli koşullarda çalışma ve işsizliğe karşı korunma hakkı vardır.

2. Herkesin, herhangi bir ayırım gözetmeksizin, eşit iş için eşit ücrete hakkı vardır.” hükmü yer almaktadır.

Mahkememiz nezdindeki dava konusu işleme dayanak alındığı görülen itiraz konusu hüküm uyarınca, Bankacılık Düzenleme Ve Denetleme Kurumu’nda uzman olarak görev yapan davacının, 15/01/2012 tarihinden önce işe başlayan aynı unvan ve sorumluluklara sahip kişilerden yaklaşık %50 daha az maaş aldığı, bu nedenle ücrette farklılık getiren düzenlemenin Anayasanın 10. ve 55. maddelerine, kamu hizmetinin eşit iş yapılarak verilmesine karşın, aynı ücreti alamayan çalışanların motivasyon ve verimliliğini olumsuz etkilemesi nedeniyle de çalışma barışının sağlanmasını öngören Anayasanın 49. maddesine ayrıca yukarıda yer verilen İnsan Hakları Evrensel Beyannamesinin 23/2. maddesinde yer alan “eşit işe eşit ücret” ilkesine aykırılık taşıdığı anlaşılmaktadır.

Açıklanan nedenlerle, 2709 sayılı T.C. Anayasasının 10, 49, 55 maddelerine ve İnsan Hakları Evrensel Beyannamesinin 23/2. maddesine aykırılık teşkil eden 6704 sayılı Kanunu’nun 30. maddesinin iptali için Anayasa Mahkemesine başvurmak gerektiğine, 6216 sayılı Anayasa Mahkemesinin Kuruluşu ve Yargılama Usulleri Hakkında Kanunun 40/5 maddesi uyarınca 5 ay süreyle Anayasa Mahkemesi kararının beklenmesine 24/02/2017 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.”