“...

7146 sayılı Kanun’un 9. maddesiyle 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Kanun’un 2. maddesinin birinci fıkrasına eklenen “*Kanal İstanbul ve benzeri suyolu projeleri*” ibaresinin Anayasaya aykırılığı

7146 sayılı Kanun’un 9. maddesiyle 3996 sayılı Kanun’un 2. maddesinin birinci fıkrasına “Kanal İstanbul ve benzeri suyolu projeleri” ibaresi eklenmiştir. 3996 sayılı Kanun, bazı yatırım ve hizmetlerin yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırılmasını düzenlemektedir.

Yap-İşlet-Devret Modeli, İngilizce "Build – Operate - Transfer" (BOT) kavramından dilimize geçmiş olup ileri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modelidir. Buna göre, yatırım bedeli (elde edilecek kar dâhil) sermaye şirketine veya yabancı şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmektedir. Devlet, idari bir sözleşme kapsamında, ileride elde edeceği gelir karşılığında uzun bir süre için bir kamu hizmetinin kurulmasını ve yürütülmesini yerli veya yabancı bir şirkete ihale etmektedir. Böylece özel şirket kendi temin ettiği finansman yoluyla yatırımı yapmakta ve belli bir süre boyunca ürettiği mal ve hizmetleri devlete veya tüketicilere satmak suretiyle yaptığı yatırımın karşılığını geri almaktadır. Öngörülen süre sonunda ise tesislerin mülkiyeti devlete geçmektedir.

Anayasanın 47. maddesine 1999 yılında 4446 sayılı Anayasa değişikliği kanunu ile eklenen dördüncü fıkraya göre “*Devlet, kamu iktisadi teşebbüsleri ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yürütülen yatırım ve hizmetlerden hangilerinin özel hukuk sözleşmeleri ile gerçek ve tüzel kişilere yaptırılabileceği veya devredilebileceği kanunla belirlenir*.”. Buna göre, hangi yatırım ve hizmetlerin yap-işlet-devret modeline göre özel hukuk sözleşmeleriyle yaptırılacağı kanunla düzenlenebilecektir.

Ancak bu, Anayasa’yı ihlal edici nitelikteki her türlü projenin yap-işlet-devret modeli ile yapılabileceği anlamına gelmemektedir. Kanal İstanbul projesi olarak adlandırılan Karadeniz –Marmara Kanalı Projesinin öngörülen planı itibariyle Anayasanın pek çok maddesini ihlal edici nitelikte, çevresel zararlara neden olacağı ve büyük riskler taşıdığı bilimsel raporlarla ortaya konulmuştur.

Karadeniz-Marmara Kanalı için 2017 yılında bir ÇED Başvuru Dosyası hazırlanmıştır. Bu dosyada öngörülen alternatif üç ayrı geçiş yolu arasında önerilen güzergâh; Durusu Gölü‟nün doğusundan başlatılıp, Sazlıdere Barajı üzerinden Küçük Çekmece Gölüne ulaşmaktadır. Bu plana göre kanalın boyu 45 km, eni yüzeyde 250 m, tabanda 125 m ve derinliği 25 m olarak belirlenmiştir. Kanalın 35 km’lik bölümü arazide, 10 km’lik bölümü ise Küçük Çekmece Gölü’ndedir. Kanalın genişliği, Sazlıdere baraj gölünde artacak ve Küçük Çekmece Gölü’nde 1000 metreye ulaşacaktır.

Yapılacak kanalın çevresel etkileri başlıca iki başlık altında incelenebilir. Bu etkilerin ilki, kanal projesinin Marmara Denizi ekolojisi üzerindeki etkileridir. Kanalın pek çok bakımdan Marmara denizi ekolojisini etkilemesi olasıdır. Marmara Denizine dökülecek kazı materyali, küçük çekmece gölünün çamurunun kazı ve akıntı yoluyla süpürülmesi sonucu Marmara denizine taşınacağı ifade edilmektedir. Diğer taraftan Karadeniz’in az tuzlu suyunun Marmara denizinin oksijen düzeyini düşürerek canlı yaşamını olumsuz etkileyeceği, hatta denizden yayılacak zararlı gazların insan yaşamını tehdit edeceği ileri sürülmüştür. Kanalın doğuracağı diğer çevresel etkiler ise, deprem veya kaza sonucu oluşacak zararlı çevresel etkilerden oluşmaktadır.

Öncelikle kanal alanından çıkarılan kazı materyalinin önemli bir kısmı Marmara denizinde bir konteyner limanı, dalga kıran ve adalar oluşturulmak üzere Marmara denizine döküleceği açıklanmıştır.

Karadeniz‟den Küçük Çekmece Gölü‟ne kadar kara alanında kanal üstündeki arazi de göz önüne alınarak, Kanal kazısından çıkarılacak materyal 2,1 milyar m3 olarak hesaplanıştır. Bu materyalde % 40 kadar hacım artışı olacağı da hesaba katılarak taşınması ve yığılması gereken kazı materyalinin hacminin 2,94 (≈ 3) milyar m3’e ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bu materyalin özgül ağırlığı kaya veya tortul materyal cinsine göre 1,2-1,5 ton/m³ olarak kabul edildiğinde, toplam ağırlık 3,6-4,5 milyar ton hesaplanmıştır. Bu materyal ile kuzeyde Karadeniz’de bir Konteyner limanı ile dalgakıran yapılması, güneyde Marmara Denizi’nde de bir Konteyner limanı yapılması ve adalar oluşturulması planlanmıştır. Ancak sözü edilen materyalin kamyonlar ile taşınmasının, altyapı eksikliği, maliyet yüksekliği, trafiğe getireceği yük gibi nedenlerle mümkün olmadığı, materyalin bir raylı sistem ile taşınması gerektiği ileri sürülmüştür. Bu materyalin kazılması ve taşınmasının gerekli yollar ve altyapının yapılması ve kanal betonunun atılması için asgari 12-13 yıllık bire süreye ihtiyaç olduğu ileri sürülmüştür.

Ayrıca kazı alanının jeolojik niteliği dikkate alındığında çıkarılacak yumuşak eosen ve miosen kireç taşının yapılması öngörülen dalgakıran ve adalar için kullanılmaya elverişli olmadığı belirtilmiştir.

Küçük Çekmece Gölü tabanında da 115 milyon m³ çamurun kazılacağı bildirilmiştir. Bu çamur Marmara denizinin dibine taşınacaktır. Küçük Çekmece Gölü yaklaşık 10 km uzunluğunda, en geniş yerde eni 6 km, derinliği (En derin yeri) 21 m olan bir “lagün”‟dür. Göl tabanında çevreden taşınan ve derelerin getirdiği kum, kil, killi kum, kumlu kil, kumlu tozlu kil türünde materyal çamurları bulunmaktadır. Sazlıdere Barajı göle gelen temiz ve tatlı suyu kesmiştir. Göl, çevresinden gelen ve diğer derelerin getirdiği evsel atıklar ve sanayi atıkları ile aşırı derecede kirlenmiştir. Gölün dip çamurlarında da önemli miktarda ağır metal birikimi olduğu belirlenmiştir. Küçük Çekmece Gölünde açılacak kanal tabanda yerine göre 5-10 m’lik bir kazıyı gerektirmektedir. Bu kazı sonucu dipte biriken kirli çamur Marmara denizine taşınacaktır. Diğer taraftan kanalın eğimli olması dolayısıyla Karadeniz’den Marmara denizine güçlü bir su akışı olacaktır. Su 400-800 m³/sn’lik bir akış hızı ile göl tabanını kazıyacaktır. Kanaldan göle girecek su 51,8-69,1 milyon m³/gün (18,9-25,2 milyar m³/yıl) arasında olup, gölün su hacmini (145 milyon m³) 2,1-2,8 günde yenileyebilecektir. Bu durumda göl suyu yılda en az 130- 174 defa Karadeniz suyu ile yenilenecektir. Göldeki yüksek akıntı taban ve yanlardaki dip çamurlarını Marmara Denizi‟ne taşıyacaktır. Göl tabanından yanlara doğru gelişecek oyulmanın yıllarca devam edeceği ve kıyıda önemli denge bozulmaları yaratacağı göz önüne alınması gereken çok ciddi bir sorundur.

Küçük Çekmece Gölü’ne verilen sanayi atıklarının dip çamurunda biriktiği belirlenmiştir. Gölden kazınıp, Marmara Denizi‟ne dökülecek çamur ile konteyner limanı dalgakıranı ve ada yapılması planlanmıştır. Denizin dibine çökelen çamurda bulanan kil ve bu kil minerallerine bağlanmış olan ağır metaller denizi kirleteceklerdir. Zaten yaşanabilir bir ortam özelliğini önemli ölçüde kaybetmiş olan Marmara Denizi, Küçük Çekmece Gölünün çamuru ile daha da kötü duruma sürüklenecektir. Küçük Çekmece Gölü’nden geçecek olan hızlı akıntının taşıyacağı çamurun lodos rüzgârı ve fırtınası etkisi ile zamanla konteyner limanını doldurması da olağandır. Lodos fırtınalarının kanal akıntısı önüne çıkaracağı kum ile konteyner limanının kumlanmasının da söz konusu olabileceği belirtilmiştir.

Marmara Denizinin ciddi bir kirlenme sorunu ile karşı karşıya olduğu ve açılması düşünülen kanalın bu kirlenmeyi aşırı derecede hızlandıracağı ileri sürülmüştür. Marmara Denizi bir tatlı su gölü halindeyken Çanakkale Boğazının açılması ve tuzlu Akdeniz suyunun girmesi ile tuzlu bir denize dönüşmüştür. Tatlı su canlılarının ölüp, dibe çökmesi derin çukurlarda anaerobik (Havasız) ayrışmaya ve bu ayrışma ürünleri ile suyun doygunlaşmasına sebep olmuştur. Denizin dibindeki kırıklardan çıkan metan (CH4) vd gazlar da derindeki suları doyurmaktadır. Karadeniz‟den gelen daha az tuzlu sular 25m kalınlıkta bir su akıntısını sağlamaktadırlar. Ancak Tuna Nehri’nin 3 milyar m³ kadar su getirdiği ve “Avrupa’nın lâğımı gibi” kirliliğini taşıdığı, kuzeyden Karadeniz’e akan nehirlerin de çok kirli oldukları göz önüne alındığında Marmara Denizi’ni kirleten temel etkenin Karadeniz’den gelen kirli su akıntısı olduğu anlaşılmaktadır.

Karadeniz’in Ege Denizi ve Akdeniz’e göre 30 cm daha yüksek olduğu, poyraz rüzgârı altında kuzeyden güneye ittirilen Karadeniz’de suyun yükseldiği ve seviye farkının 0,5 m, hatta 1 metreye kadar ulaştığı bildirilmiştir. Karadeniz’den Marmara Denizi’ne akan daha az tuzlu (Hafif) su 25 m’lik bir üst tabaka oluşturmaktadır. Ege Denizi’nden Çanakkale Boğazı ve devamındaki kanyon buyunca Marmara Denizi’ne giren daha tuzlu (Ağır) su ise yer yer çukurlardaki suya dalarak Karadeniz’e ulaşmaktadır. Ancak alttaki tuzlu suyun bir bölümü boğazlardaki eşikler ve ters akıntılar/girdaplar ile üste çıkmakta ve Karadeniz suyuna karışarak geri dönmektedir. Bu olay çok önemlidir. Çünkü derinde oksijen bakımından fakir ve anaerobik ayrışma sonucunda metan (CH4), hidrojen sülfür (H2S) ve amonyak (NH3 dolayısı ile NH4OH) ile zenginleşmiş suyun yüzeye ulaşması, balıklar için olduğu kadar kıyılarda yaşayan halk için de ölümcül ölçüde tehlikeli olduğu belirtilmiştir.

Karadeniz-Marmara Denizi kanalından geçecek su debisinin 400-800 m³/sn olacağı tahmin edilmektedir. Bu su akışının günlük miktarı 51,8-69,1 milyon m³, yıllık miktarı ise 18,9-25,2 milyar m³ olarak hesaplanmaktadır. Bu kadar suyun getireceği organik maddelerin ve kirliliğin Marmara Denizi derin suyuna çökelmesi, buradaki yetersiz oksijen miktarının çok daha azalmasına ve metan (CH4) ile hidrojen sülfür (H2S) miktarının aşırı ölçüde artmasına sebep olacağı belirtilmiştir. Kanal akıntısı Küçük Çekmece Gölü tabanındaki ağır metal yüklü, oksijence çok fakir (Anaerobik ortamda) olan çamur tabakasını da kazıyıp, Marmara Denizi‟ne taşıyacağı göz önüne alınmalıdır. Bu çamurun ve Göl’e ulaşan derelerin her yıl getireceği killi ve kirli materyalin de denize taşınacağı, derin suya çökeleceği hesaba katılmalıdır.

Marmara denizinin kuzeyinde önemli bir fay hattı olduğu ve yüksek deprem riskinin bulunduğu bilinmektedir. Olası bir depremin kanal betonunu kırması ve tuzlu suyun hızla yer altı sularına karışması riski bulunmaktadır. Kanalın geçeceği alanın jeolojisinin yumuşak eosen kireç taşından oluştuğu ve bu kayaların suyu aşırı derecede geçirgen olduğu belirtilmiştir. Olası bir deprem ya da kaza sonucu kanalda oluşacak kırıklardan çok yüksek debi ile akan tuzlu suyun yer altına yayılacağı ve İstanbul’un içme suyu rezervlerine karışacağı ve içme suyunu kirleteceği belirtilmektedir.

Diğer taraftan kanalın yapısı ve yüksek debili su akıntısı dikkate alındığında büyük tankerlerin ve yük gemilerinin manevra yapmasının çok kolay olmadığı ve kaza riski bulunduğu belirtilmiştir. Kanaldan geçirilmesi öngörülen akaryakıt tankerlerinin 275-280 m boyunda 140000- 16000 ton olacağı belirtilmiştir. Üst kenarı 250 m, alt kenarı 125 m olan ters yamuk kesitte ve çok hızlı akan kanalda manevra yapmanın zorluğu, kazalara açık olduğu hesaba katılmalıdır. Herhangi bir kaza anında tankerlerin yan yatarak kanalı tıkaması ve yüksek debiyle Karadeniz’den Marmara’ya akan tuzlu suyun kanaldan taşarak yer altı sularına karışma riskinin çok yüksek olduğu belirtilmiştir. Ayrıca herhangi bir patlama ya da yangın durumunda kanalın zarar görerek işlevsiz hale gelmesi, tuzlu suyun toprağa ve yer altı sularına karışma riskinin de çok yüksek olduğu ileri sürülmüştür. Çıkacak bir yangın, doğalgaz veya amonyak tankerinin patlaması sonucu kanal kullanılmaz hale geleceği gibi, kanal çevresinde oluşturulması öngörülen yerleşim alanlarını yakıp, yok edeceği ve bölgeyi yaşanamaz bir çöle dönüştüreceği belirtilmiştir.

Kanal inşaatının ve çıkarılacak hafriyatın taşınmasının ciddi bir hava kirliliğine ve sera gazı yayılımına neden olacağı da gözden uzak tutulmamalıdır.

ÇED başvuru dosyasından elde edilen verilere göre kanal inşaat alanının 448, 71 hektarı çayırlık, 641,74 hektarı mera, 7915,96 hektarı tarım alanı, 445,3 hektarı orman, 771,8 hektarı fundalık alanlardan oluşmaktadır. Bu arazilerin tamamı yok edilerek kazılacak ve yerine beton dökülmek suretiyle kanal inşa edilecektir.

Kanal İstanbul Projesi'nin sulak alanlar üzerinde de çok büyük ekolojik tahribata neden olacağı belirtilmiştir. Terkos ve Küçükçekmece gibi "uluslararası öneme sahip sulak alanlar" listesinde yer alan iki tatlı su kaynağı projenin etki alanı içerisindedir. Kentin ikinci büyük su kaynağı olan ve tek başına İstanbul’un su ihtiyacının %20’sini karşılayan Terkos gölü̈ aynı zamanda İstanbul'un en zengin florasına sahiptir. Yukarıda belirtilen nedenler dolayısıyla Terkos gölünün tuzlanma riski çok büyüktür.

Kanal, Avcılar, Bağcılar, Gaziosmanpaşa, Güngören, Küçükçekmece, Başakşehir ve Esenyurt ilçelerinin su ihtiyacını karşılayan Sazlıdere barajını tamamen tuzlu su ile dolduracaktır. (Kanal projesinin çevresel etkilerine ilişkin olarak Prof. Dr. M. Doğan Kantarcı tarafından hazırlanan bilimsel rapor ekte sunulmuştur.)

Çevre ve doğa üzerinde değinilen bu olumsuz etkileri nedeniyle, Kanal İstanbul projesi, Anayasa’nın birçok maddesine açıkça aykırılık oluşturmaktadır.

-“Sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkı” bakımından: Anayasanın 56. maddesinde herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olduğu kuralına yer verilmiştir. Ayrıca çevreyi geliştirme, çevre sağlığını koruma ve çevre kirlenmesini önlemenin devletin görevi olduğu belirtilmiştir.

İnsan onurunu ve birey özgürlüğünü korumayı esas alan klasik insan hakları teorisinin insan merkezci yaklaşımı ile çevre merkezci çevre hakkı, “yaşam hakkı” ortak paydasında buluşmaktadır. Yaşam veya yaşam hakkı ortak paydası, “égocentrisme”’ den “écocentrisme”’e geçişte, insanı ilk ve birincil konumdan çıkarsa da, insana, varlığının ancak yaşamı oluşturan bileşenler bütünü içerisinde anlam kazanabileceği bilincini verir.

Yaşamın ortak payda olarak alınması, çevre hakkının “insan haklarının sert çekirdeği” ile bitişik olma özelliğine dikkat çekilmesi bakımından da önem taşımaktadır. Başka bir hak kategorisi yoktur ki, çevre hakkı kadar yaşam hakkı güvencesi için vazgeçilmez olsun. Çevre hakkının öznesi yine insandır ve insan yaşamının devamı, çevrenin sağlıklı bir şekilde varlığını sürdürmesine bağlıdır. Bu nedenle devletin çevreyi koruma ödevi, yaşamı koruma ödevinin uzantısı olarak da görülebilir. Ayrıca çevrenin korunması, onurlu bir yaşamın da zorunlu unsurudur. Nitekim Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi de Öneryıldız/Türkiye başvurusunda çevreyi koruma ödevi ile yaşam hakkını koruma ödevinin özdeşliğini ortaya koymuştur. Öneryıldız kararında, “güvenli bir çevrede yaşama hakkı” ve devletin olumlu yükümlülüğü öne çıkmaktadır. Madde 56’da Devlet için öngörülen üçlü yükümlülük ihlali, ekolojik dengeyi bozacağından, Anayasa madde 13’te öngörülen öze dokunma yasağı, çevre hakkı bakımından ihlal edilecektir.

Ayrıca çevrenin korunması, onurlu bir yaşamın da zorunlu unsurudur. AİHM pek çok kararında çevresel koşulların birey yaşamını katlanılmaz hale getirdiğinde sözleşmenin 8. maddesinde güvence altına alınan özel ve aile hayatının korunması hakkının ihlal edildiğine karar vermiştir.

Kanal İstanbul projesinin yukarıda değinilen riskleri ve olası sonuçları göz önüne alındığında, böyle bir projenin hayata geçirilmesinin insan yaşamı ve yaşamın bileşenleri olan çevre için geri dönülmesi olanaksız zararlı etkileri olacağı açıktır ve böyle bir projeye geçit verilmesi, devletin Anayasanın 56. maddesinden kaynaklanan yükümlülüklerinin ihlali sonucunu doğuracaktır.

Özellikle böyle bir projenin yap-işlet-devret modeliyle yapılması halinde, yüklenici firmaların ekonomik çıkarları ön-plana alınacaktır ve maliyetleri azaltmak amacıyla firmalar çevre koruması için gerekli önlemleri gerektiği gibi almayacak, ya da ucuz maliyetli, göstermelik tedbirler alacaklardır. Yukarıda belirtildiği gibi böyle bir projenin hayata geçirilmesi on yıldan fazla bir zaman alabilecektir ve hiçbir getirisi olmadan, on yıldan daha uzun süre boyunca milyar dolarlık masraflar yapmak zorunda olan şirketler, çevrenin korunması için gerekli masrafları yapmaya yanaşmayacaklardır. Bu ise açıkça Anayasanın 56. maddesine aykırı sonuçlar doğuracaktır.

“Tarımsal üretim bakımından”: Diğer taraftan projenin etki alanının %78,83’ü farklı niteliklere sahip tarım arazilerinden oluşmaktadır. 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu’nda ‘mutlak tarım arazisi’ olarak tanımlanan 5 milyon 264 bin 297 m2’lik tarım alanı, projenin etki alanında yer almaktadır. İstanbul'un meralarının da %60'ı proje alanı içerisinde kalmaktadır.

Anayasanın 45. maddesine göre devlet tarım arazileri ile çayır ve meraların amaç dışı kullanımını ve tahribini önlemek için gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü altındadır. Çevre için oldukça büyük riskler taşıyan ve İstanbul’un tarım alanlarını ve meralarını tahrip eden, böylece İstanbul'un kırsalındaki en önemli geçim kaynağı olan tarım ve hayvancılığı sekteye uğrayacak olan projenin uygulamaya geçirilmesini öngören kural, Anayasanın 45. maddesine de aykırıdır. Üstelik, Kanal mekânı, herhangi bir tarım arazisinin bulunduğu yer değil, İstanbul gibi nüfusu 20 milyona yaklaşan devasa bir dünya kentinin bitişiğinde yer aldığından, tahribatın etkileri çok daha vahim olacaktır.

-“Ormanların korunması ve geliştirilmesi bakımından”: Kanal İstanbul güzergâhının yaklaşık 20 km’si orman arazisinden geçmektedir. ÇED başvuru dosyasından, yalnızca kanalın fiziki inşası için 450 hektar orman, 770 hektarı fundalık alanın yok edileceği anlaşılmaktadır. Orman Kanunu’nun 1. maddesine göre fundalıklar da orman tanımı içindedir. Dolayısıyla 1200 hektardan fazla devlet ormanının yok edilmesi söz konusu olacaktır. Diğer taraftan Kanal inşaatı sırasında 20 km’lik güzergâh boyunca tahrip edilecek ormanlar göz önünde tutulmalıdır. Diğer taraftan, deprem ve kazalar gibi nedenlerle kanalın taşarak, ya da kırılarak veya çatlayarak tuzlu suyun ormanlara yayılmasıyla ormanlar yok olacağı gibi, herhangi bir kaza nedeniyle ortaya çıkacak patlama ya da yangın dolayısıyla ormanların yanması riski de çok yüksektir. Kanal etrafına yapılması öngörülen yerleşim ve ticari alanlar dolayısıyla ormanların tahrip edilmesi de kaçınılmazdır.

Anayasanın 169. maddesine göre devlet, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koyar ve tedbirleri alır. Devlet ormanlarının mülkiyeti devrolunamaz. Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez. Orman sınırlarında daraltma yapılamaz. Görüldüğü gibi Anayasa, ormanların tahribini, orman alanlarının daraltılmasını ve ormanlara zarar verilmesini kesin olarak yasaklamakta ve ormanların korunması için gerekli tedbirleri alma ödevini devlete yüklemektedir. Oysa iptali istenen kural ile orman alanları daraltılmakta, ormana zarar veren faaliyetlere izin verilmekte ve devlet ormanlarının mülkiyeti, yerli ve yabancı özel şirketlere geçirilmektedir. Bu nedenle kural açıkça Anayasanın 169. maddesine aykırıdır.

-“Tarih, kültür ve tabiat varlıklarının korunması” bakımından: Diğer taraftan, yaşamın günümüzden 400 bin yıl önce başladığını gösteren ve 2001 yılında 1. Derece Arkeolojik-Doğal Sit Alanı statüsüne alınan Yarımburgaz Mağarası Proje alanındadır. Mağaranın kuzeyinde tescilli bir Roma köprüsü̈ de bulunmaktadır. Bölge 1. derece arkeolojik sit alanı olan Filiboz Örenyeri ile Helenistik ve Roma dönemlerine tarihlenen iki adet antik liman ve göl içinde kalmış bir antik deniz feneri, sarnıç, bir kale kalıntısı, yol vb. pek çok anıtsal mimari kalıntılara da ev sahipliği tapmaktadır.

Anayasanın 63. maddesine göre Devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlar. Tarihi ve kültürel mirasın korunmasına aykırı uygulamalar, Anayasanın 63. maddesine aykırılık oluşturur. Yukarıda belirtilen ve proje alanında kalan tarihi yapı ve anıt kalıntılarının yok edilmesine yol açacak olan iptali istenen kural, açıkça Anayasanın 63. maddesine aykırıdır.

-“ Planlama ve üstün kamu yararı” bakımından”: Anayasanın 166. maddesinde "ülke kaynaklarının döküm ve değerlendirilmesini yaparak verimli şekilde kullanılmasını planlamak, (...) yatırımlarda toplum yararları ve gerekleri gözetilir; kaynakların verimli şekilde kullanılması hedef alınır" kuralına yer verilmiştir. Bu açıdan değerlendirildiğinde Kanal İstanbul projesinin yukarıda belirtilen ekolojik tahribatın yanında, sadece yapım aşamasında değil, tamamlandıktan sonra da büyük bir ekolojik tahribata neden olacağı açıktır. Kanal İstanbul hattında bir günde tüketilecek elektrik, harcanacak su ve ortaya çıkacak atık miktarı düşünüldüğünde üstün kamu yararına uygun olmadığı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle kural Anayasanın 166. maddesine de aykırıdır.

-“Uluslararası yükümlülükler bakımından”: Anayasanın 90 maddesine göre usulüne göre onaylanarak yürürlüğe konulan uluslararası sözleşmeler, kanun niteliğindedir ve devletin bu sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerine uygun davranması hukuk devleti ilkesinin gereğidir. Türkiye 21 Nisan 1992 tarihli "Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunmasına İlişkin Bükreş Sözleşmesine taraftır. Bükreş Sözleşmesi Karadeniz’deki canlı deniz kaynaklarının ve biyolojik çeşitliliğin korunması ve Karadeniz'in tehlikeli maddelerden, kara kaynaklı ve gemi kaynaklı kirlilikten, gemilerden denize boşaltmaların yol açtığı kirlenmeden, atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla taşınan kirlenmeden korunması yükümlülüklerini öngörmektedir. Kanalın inşası ile oluşabilecek çevresel riskler sadece Türkiye'de değil, Karadeniz'e kıyısı bulunan komşu devletlerde de ekolojik sonuçlar doğurma riski barındırmaktadır. Dolayısıyla yap- işlet- devret modeli çerçevesinde hızla hayata geçirilerek işletmeye açılması istenen projenin, Türkiye’nin uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan özen yükümlülüğüne uymadan ekolojik riskler doğurması, Anayasanın 90. maddesine aykırılık oluşturacaktır. Öte yandan Kanal İstanbul bağlamında Türkiye'nin komşu ülkelere karşı yükümlülükleri sadece Bükreş Sözleşmesi ile sınırlı değildir. Uluslararası çevre hukukunun başlangıç metni olan Stockholm İlkelerinin 21. maddesinde yer alan ve artık uluslararası teamül kuralı haline gelen "başka ülkenin çevresine zarar vermeme ilkesi" ne de aykırılık oluşturacaktır. Bu nedenle kural Anayasanın 90. maddesine de aykırıdır.

-Devletin olumlu yükümlülükleri bakımından: Ekolojik dengeyi bozarak yaşam hakkı açısından ciddi bir tehdit kaynağı oluşturacak olan Kanal İstanbul, Devlet’in, insan haklarına saygı, yaşam hakkını koruma ve anayasal hak ve özgürlükleri geliştirme şeklindeki üç düzlemdeki yükümlülüğüne açıkça aykırılık teşkil etmektedir: Madde 56’da sıralanan üçlü yükümlülük ihlal edileceğinden, herkesin, “yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme Hakkı’nı (md.17), “insan haklarına saygılı Devlet” ilkesini (md.2) ve Devletin, hak ve özgürlükleri ilerletme yükümlülüklerine (md.5) aykırılık teşkil etmektedir.

Açıklanan nedenlerle 7146 Sayılı Kanun’un 9. maddesiyle 8.6.1994 tarihli ve 3996 sayılı Kanun’un 2. maddesinin birinci fıkrasına eklenen “Kanal İstanbul ve benzeri suyolu projeleri” ibaresi Anayasanın 2., 5., 17., 45., 56., 63., 90., 166. ve 169. maddelerine aykırıdır, iptali gerekir.

III. YÜRÜRLÜĞÜ DURDURMA İSTEMİNİN GEREKÇESİ

7146 sayılı Askerlik Kanunu İle Diğer Bazı Kanunlarda ve 663 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’un iptali istenen kuralları yukarıda açıklandığı gibi Anayasa’nın pek çok maddesine aykırıdır ve uygulanması halinde telafisi imkânsız sonuçlar doğuracağı açıktır.

Anayasal düzenin hukuka aykırı kural ve düzenlemelerden en kısa sürede arındırılması, hukuk devletinin temel gereğidir. 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.

İptali istenen kuralların uygulanmasından kaynaklanan ağır temel hak ihlallerinin bir an önce sona erdirilmesi ve daha ağır ve telafisi imkansız sonuçlar doğurmasını engellemek 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

26/07/2018 tarihli ve 7146 sayılı Askerlik Kanunu İle Diğer Bazı Kanunlarda ve 663 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’un 9. maddesiyle 8.6.1994 tarihli ve 3996 sayılı Kanun’un 2. maddesinin birinci fıkrasına eklenen “Kanal İstanbul ve benzeri suyolu projeleri” ibaresinin Anayasa’nın 2., 5., 17., 45., 56., 63., 90., 166. ve 169. maddelerine aykırı olduğundan iptaline ve uygulanması halinde giderilmesi güç ya da olanaksız zarar ve durumlar olacağı için, iptal davası sonuçlanıncaya kadar yürürlüğünün durdurulmasına karar verilmesine ilişkin istemimizi saygı ile arz ederiz.”