

## İSTANBUL NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA

### YÜRÜTMENİN DURDURULMASI ve DURUŞMA TALEPLİDİR

**DAVACI : İSTANBUL BAROSU BAŞKANLIĞI**

**ADRESİ : İstiklal Cd. Orhan Adli Apaydın Sk. No.2 BEYOĞLU/İSTANBUL**

**VEKİLİ : Av. Atilla ÖZEN- Av. Alev Seher TUNA**

**ADRESİ : Aynı adres**

**DAVALI : ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI -ANKARA**

**ÖĞRENME TARİHİ : 17.01.2020** Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü internet sitesi duyurusu ile.

**DAVA KONUSU :** İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün web sayfasında 23.12.2019 tarihinde halkın görüş ve önerilerine açıldığı duyurulan, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan **Kanal İstanbul Projesi** (*Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması ve Beton Santralleri Dâhil*) ile ilgili olarak hazırlanan ve İnceleme ve Değerlendirme Komisyonunca yeterli bulunarak nihai şekli verilen Çevresel Etki Değerlendirme Raporuna karşı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 17.01.2020 tarihli **"ÇED OLUMLU KARARININ" İPTALİNE**, verilen kararın uygulanması sonucunda telafisi güç ve imkansız zararların oluşacağı, işlemin açıkça hukuka aykırı olması nedenleri ile davalı tarafın cevap verme süresi beklenmeden, işlemin acil ve ivedi olarak **YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA** ve **Duruşmalı yargılama** yapılmasına karar verilmesi **İSTEMİ** ve Davasıdır.

#### **ACIKLAMALAR:**

İstanbul Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü web sayfasında askıya çıkan ÇED raporuna 10 günlük itiraz süresinde 30.12.2019 tarih ile ÇED olumlu Kararının yeniden değerlendirilerek **ÇED OLUMSUZ KARARI** verilmesi talebi ile **itiraz** edilmiştir.

ÇED İtiraz süresi bitmeden 30 Aralık 2019 tarihinde İstanbul ili Avrupa Yakası Rezevr Yapı alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı değiştirilerek 30 gün süre ile İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü ilan panosu ve internet sitesinde hukuka aykırı olarak askıya çıkarılmıştır.

İstanbul'un Kent Anayasası olarak kabul edilen 1/100.000 lik .Üst ölçekli plana sonradan işlenen proje ana plan kararlarıyla çelişmektedir.

ÇED süreci bitmeden ve ana plan ilkelerine aykırı olarak üst ölçekli plana işlenmesi, Kanal sürecinin hukuk ve demokrasi dışı tasarlandığı ve sürdürüldüğünün açık bir göstergesidir.

17 Ocak 2020 günü Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından dava konusu Kanal İstanbul projesi **ÇED OLUMLU KARARI** verilerek ÇED yönetmeliği 14.Maddesi, ilgili mevzuat gereği kamuoyuna duyurulmuştur.

Türkiye'nin her yerinden onbinlerce itiraz yapılmış olmasına rağmen halkın görüş ve önerileri dikkate alınmadan ve itiraz edenlere cevap verilmeden ÇED Olumlu kararı verilmiştir.

ÇED Raporunun, plan askıya çıktıktan sonra onaylanmış olması, bu raporun, askıdaki planın ÇED Raporu olmaması anlamına gelmektedir. İtirazlar değerlendirilmeden, hatta itiraz süresinin son günü bile beklenmeden planın askıya çıkması, sürecin hukuka aykırı olarak halka dayatılması anlamı taşımaktadır.

Nihai ÇED Raporu ile Plan Değişikliği karşılaştırıldığında proje sınırları açısından farklılıklar dikkat çekmektedir. Buradan da ÇED Raporunun söz konusu Plan Değişikliğinin ÇED Raporu olamayacağını açıkça söylemek mümkündür.

Marmara bölgesinin coğrafi, ekolojik ve jeolojik olarak en hassas ve korunması gereken bölgesinde, yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20.75 m derinliğinde, 274 m genişlikte yapılması öngörülen söz konusu "Kanal"; Karadeniz'den Marmara Denizine kadar tüm coğrafyayı onarılmaz ve kestirilmez bir biçimde etkileyecek hasar ve yarıma meydana getirecektir.

Kanal'ın uzunluk olarak, 7 km'si Küçükçekmece, 3,1 km'si Avcılar, 6,5 km'si Başakşehir ve 28,6 km'si de Arnavutköy ilçeleri sınırları içindedir. Açıklanan Raporlara göre 45 kilometrelik güzergâhın; orman, tarım vb. ve yerleşme alanlarını, dünyada örneği nadir kalmış coğrafik varlıklardan olan Küçükçekmece Lagün ve Kumul alanlarını, İstanbul'un içme suyu ihtiyacının bir kısmını karşılayan Sazlıdere Barajı ve havza alanlarını, yok ederek geçirilmesi öngörülmüştür.

Kamuoyunda Afet Kanunu olarak bilinen 6306 Sayılı Kanunun amacı, "**afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde... sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek üzere iyileştirme, tasfiye ve yenileme**" yapmaktır.

Dava konusu rapora ilişkin alanın Afet Yasası kapsamında rezerv yapı alanı ilan edilmesi ve hemen ardından bu alanın 3.Hava Alanı ve Kanal İstanbul gibi yerleşmeler açısından yaşamsal riskler taşıyan kullanışlara ayrılması: Deprem odaklı bir afet tedbiri olmadığı gibi **Afet yasasının** amacına aykırı olarak yerel yetkileri merkezi otoriteye aktarmak için **amacı dışında kullanılması** anlamına gelmektedir.

## I- ESASA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

1. **2872** sayılı **Çevre Kanunu'nun 1. maddesinde** kanunun amacı *“Bu Kanunun amacı, bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır.”* biçiminde tariflenmiş,

Çevrenin korunmasındaki temel ilkelerin düzenlendiği **3. maddesinin** e bendi *“Çevre politikalarının oluşmasında katılım hakkı esastır. Bakanlık ve yerel yönetimler; meslek odaları, birlikler, sivil toplum kuruluşları ve vatandaşların çevre hakkını kullanacakları katılım ortamını yaratmakla yükümlüdür.”* şeklinde düzenlenmiş,

‘Çevrenin Korunması’ başlıklı **9. maddesinde** ise *‘doğal çevreyi oluşturan biyolojik çeşitlilik ile bu çeşitliliği barındıran ekosistemin korunmasının esas olduğu’* ifade edilmiştir.

Çevre Kanununun **10. maddesinde** *“Gerçekleştirmeyi plânladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler, Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya proje tanıtım dosyası hazırlamakla yükümlüdürler. Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı veya Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir Kararı alınmadıkça bu projelerle ilgili onay, izin, teşvik, yapı ve kullanım ruhsatı verilemez; proje için yatırıma başlanamaz ve ihale edilemez.”* şeklinde düzenleme öngörülmüş, bu kapsamda çevresel etki değerlendirmesi sürecinde uyulacak idari ve teknik usul ve esasların düzenlenmesi amacıyla hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği 25.11.2014 tarih 29186 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu yönetmeliğin 4. maddesinde *“Çevresel Etki Değerlendirmesi (CED):gerçekleştirilmesi planlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ve olumsuz etkilerinin belirlenmesinde, olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemlerin, seçilen yer ile teknoloji alternatiflerinin belirlenerek değerlendirilmesinde ve projelerin uygulanmasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmalar”, “Çevresel Etki Değerlendirmesi olumlu kararı: Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu hakkında Komisyon tarafından yapılan değerlendirmeler dikkate alınarak, projenin çevre üzerindeki muhtemel olumsuz etkilerinin, alınacak önlemler sonucu ilgili mevzuat ve bilimsel esaslara göre kabul edilebilir düzeylerde olduğunun belirlenmesi üzerine projenin gerçekleşmesinde çevre açısından sakınca görülmediğini belirten Bakanlık kararı”,* biçiminde tanımlanmıştır.

**Kanal projesi ,Üçüncü Köprü, İstanbul Havalimanı Projesi ile “entegre” bir yatırım girişimi olarak sunulmuş, yargı konusu süreç böylelikle başlatılmıştır.**

## PROJE ve CED RAPORU AÇISINDAN

- **2009** yılında “İstanbul’un kuzeyini yapılaşma baskısına karşı korunmasını temel ilke edinen” 1/100000 ölçekli **İstanbul Çevre Düzeni planı** onanarak yürürlüğe girmiştir.
- **13 Ağustos 2012** tarihli,12689 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile İstanbul’da üç farklı alanda afet riskini önlemek için **ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki** yapıların tasfiyesi ve yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı** yetkilendirilmiştir.
- **18 Ağustos 2012** tarihli Bakanlar Kurulu kararı ve 6306 sayılı Afet Riski altındaki alanların dönüşümü hakkındaki kanun kapsamında Karadeniz kıyılarında 42.300 hektarlık alan **rezerv yapı alanı olarak ilan edilmiştir**.
- 29.500 hektarlık iki proje alanı ile 9.000 hektarlık Üçüncü Havalimanı’nda proje yapmak üzere Çevre ve Şehircilik Bakanlığı görevlendirilmiştir. Proje alanı Küçükçekmece Havzası ve çevresindeki 1.derece Arkeolojik Sit Alanı, Doğal Sit Alanı, Sazlıdere Barajı ve Havzası, Kayabaşı ve Sultangazi sınırları içerisindeki askeri alan, orman ve tarım alanlarını kapsamaktadır.
- **30 Nisan 2014** tarihli Resmi Gazete ile rezerv alanı ile ilgili yetki sınırları değiştirilmiştir. 13 Şubat 2015 tarihli, 311 no’lu İBB Meclis Kararı ile 1/100.000 ölçekli **İstanbul Çevre Düzeni Planı Revizyonu için** dönemin **Büyükşehir Belediye Başkanına** yetki verilmiştir.
- **3 Nisan 2016** tarihinde yürürlüğe giren torba yasa ile Kanal İstanbul projesinin yasal dayanağı için imar kanununda değişiklik yapılarak, imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçidi” **SUYOLU** kavramı da eklenmiştir.
- **Mera kanununda** da yapılan değişikliklerle kanal İstanbul’un üzerinde mera vasfındaki yerlerde doğrudan kullanılabilir ve ayrı bir **kamulaştırma gerekmeyecek**.
- **27 Haziran 2016** tarihinde ,Türkiye ile Panama Cumhuriyeti arasında tarihinde imzalanan **Denizcilik Andlaşması** ile Kanal İstanbul projesi için hukuksal statü verilmiştir.
- **26 Ağustos 2016** tarihinde torba yasa ile Kanal İstanbul, Üçüncü Köprü ve Üçüncü Havalimanı, otoyollar gibi büyük altyapı yatırımlarına finansman sağlamak üzere, birçok kanuna tabi olmadan faaliyet gösterme yetkisi bulunan **Türkiye Varlık Yönetimi AŞ.** Kurulmuş, şirketin sermayesi Özelleştirme Fon’undan sağlanmıştır.
- **11 Aralık 2017** tarihinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’nün proje sahibi olarak gösterildiği Kanal İstanbul’a ait **ÇED Başvuru** Dosyası yayınlanmıştır.
- **08.04.2017** gün ve 30032 sayılı Resmi Gazetede **Stratejik Çevresel Değerlendirme Yönetmeliği** yayınlanmıştır.

- **27 Mart 2018** tarihinde halkın büyük kesiminin katılmadığı **ÇED Ön Başvuru Raporu Halkın Katılımı Toplantısı** düzenlenmiştir.
- **26 Temmuz 2018-** torba kanunda Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projelerinin yap-işlet-devret modeli kapsamına alınmasına yönelik yasal düzenleme de yer alıyordu. Bu madde ile "**Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projeleri...**" **yap-işlet-devret** modeli kapsamına alındı.
- **14 mart 2019** tarihli Resmi gazete Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında yayınlanan; **KILAVUZLUK VE RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK MADDE 2-ile** Kanal İstanbul henüz başlamadan, "*Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik*"te önemli bir değişiklik yapıldı. Kanalın gemi trafik hizmetleri sisteminin özelleştirilmesinin yolu açıldı. Resmi Gazetede yayımlanan düzenlemeye göre, Bakanlık gemi trafik hizmetleri sistemlerinin kurulmasını ve işletilmesini özel sektöre devredebilecek.  
( "*(7) Esas işi liman işletmeciliği olmayan ve endüstriyel faaliyetlerini 1/1000 ölçekli aynı uygulama imar planı onama sınırlarının bütünlüğü içinde yürüten veya kümelenmiş bitişik bir sahada yer alan tersane veya gemi geri dönüşüm tesislerine yönelik kılavuzluk ve/veya römorkörcülük hizmetleri, bu işletmecilerin sahip olduğu bir kuruluş tarafından yapılabilir. Bahse konu kuruluşun ortaklarının en az %80'i tesis işletmecileri, tesis işletmecilerinin ortakları veya birinci derece yakınlarından oluşmalıdır. Bu koşulları ve İdare tarafından belirlenecek kriterleri sağlayan kuruluşlar, talep etmeleri halinde, işin kendine has teknik özellikleri göz önünde bulundurularak İdare tarafından yetkilendirilebilir.* )
- **23 Aralık 2019** tarihinde Kanal İstanbul  **nihai ÇED Raporu askıya** çıkmıştır.
- **30 Aralık 2019** tarihinde ÇED itirazları devam ederken **1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Değişikliği askıya** çıkmıştır.
- **17 Ocak 2020** tarihinde **yargılama konumuz olan ÇED Olumlu kararı alındığı duyurulmuştur.**

## Projenin Geçmişi

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazlar sisteminin Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olarak sahip olduğu stratejik önem tartışılmazdır. Türk Boğazları, ülkemizin olduğu kadar, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin de gerek ekonomisi, gerek askeri güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır. Boğazlar, Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret koridorudur.

Türk Boğazları, taşıdığı stratejik önemin yanı sıra, dünyada başka örneği olmayan birçok özelliklere sahiptir.

İlk olarak; **İstanbul Boğazı, 8.500 yıllık tarihe ve 15 milyonu aşkın nüfusa sahip bir metropol olan, UNESCO tarafından "dünyanın kültür mirası" olarak ilan edilen İstanbul'un ortasından, şehrin en tarihi mekanlarının arasından kıvrılarak geçmektedir.**

İkinci olarak; Türk Boğazları, fiziki özellikleriyle seyir bakımından dünyadaki en zor su yollarından biridir. Boğazlardaki güçlü akıntılar, keskin dönüşler ve değişken hava koşulları seyirüserferi son derece zorlaştırmaktadır.

Kısacası, Türk Boğazlarının seyir açısından **dünyanın en zor ve tehlikeli su yollarından biri** olduğunu söylemek mümkündür.

İstanbul Boğazı'ndan geçen mevcut trafiğin yaklaşık %20'si tehlikeli madde taşıyan gemilerden oluşmaktadır. Taşınan tehlikeli madde miktarı yıllık ortalama 130 milyon ton olup, Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hattı ile taşınan yıllık kapasitenin 2 katından daha fazladır.

Bunlara ilaveten, İstanbul Boğazı'ndaki akıntı hızı ve keskin dönüşlerin seyir emniyeti üzerindeki olumsuz etkileri de kaza risklerini oldukça arttırmaktadır. Son 50 yıl içinde yaşanan büyük kazalardaki can kayıplarının yanı sıra bu **kazaların yol açtığı zararlar ve çevreye olan olumsuz etkiler kamuoyu** tarafından gayet iyi bilinmektedir.(ÇED raporu, BÖLÜM 1-iv,Giriş)

## 1. ÇED Raporunda Kanal İstanbul Projesinin gerekçesi ;\*

- a) Günümüzde 50 bin kadar olan gemi geçişinin 2071'de 86 bine çıkacağı tahmin edilmesi
- b) Boğazın tarihsel dokusu ve güvenliği,
- c) İstanbul Boğazı'nın trafik yükünün hafifletilmesi
- d) Seyir emniyetinin sağlanması amacıyla gemi trafiğinin yüksek seyir emniyetine sahip bir yapay kanal ile gerçekleştirilmesi suretiyle İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş koridorunun planlanmasını zorunlu hale gelmesi

gösterilmektedir.

Projenin Geçmiş başlığı altında yapılan açıklamalar karşısında, Kanal'ın geçeceği güzergahta bulunan tescilli tarihi ve arkeolojik alanlar, su havzaları başta olmak üzere ekolojik tahribat yaratacağı bilimsel gerçeği karşısında gerekçe çelişmekte HÜKÜMSÜZ kalmaktadır.

Yapılması planlanan Kanal, yapay SUYOLU olup, ulusal yasalara tabi olmakla birlikte, kullanım ve geçiş rejimi henüz belirli olmadığından, Boğazlardan Geçiş Düzenleyen Montreux Anlaşması'nı ihlal edecek şekilde kullanılamaz. Montreux Anlaşması gereğince Boğazları geçen gemiler Kanaldan geçmeye zorlanamamaktadır. Bu nedenle Kanal yapılırsa dahi Kanalın ölçüleri ve denizlerin rejimi nedeniyle gemilerin geçişi çok zor olacağından, Boğazda kaza olma ihtimali bulunmakta olup, **kanalın gerekçesi geçersiz** olmaktadır.

## 2. Kanal İstanbul projesinde Kanaldan geçecek gemi sayısı projeksiyonu tutarsızdır. \*

**Ek 3.8'**de verilen Trafik Etüt Raporundaki Şekil 1.14'e göre 2016 yılında 43 binler civarında olan gemi sayısının 2017 yılından itibaren artması ve 2019 yılında 45-46 bin civarına çıkması gerekmektedir.

Ancak Boğazdan **geçen gemi sayısı sürekli olarak azalmaktadır**. 2017 yılında 43 bin civarında olan gemi sayısı 2018 yılında 41 bine gerilemiştir. 2019 yılının ilk 9 ayında ise 30 bin kadar gemi geçişi olmuştur. Daha bugünden öngörülen gemi geçişinden yıllık olarak 3-4 bin gemi kadar bir hatalı tahmin yapıldığı söylenebilir. Gelecekte ise bu hatalı tahminlerin miktarının artacağı, bu durumun da ülkemizi ekonomik olarak zorlayacağı ortadadır.

**3. Nihai ÇED Raporu 3-188. Sayfada “Çıkan tarama malzemesi Şekil 3.2.7.6.2.’de\*** verilen özel mavnalar üzerinde doldurma ve dolayısıyla susuzlaştırma işlemi tamamlandıktan sonra Marmara Denizi ve/veya Karadeniz açıklarında Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından tarama miktarına göre belirlenen ve uygun görülen dökü alanına bırakılması sağlanacaktır.

Bu kapsamda gerçekleştirilecek olan iş ve işlemler 14.01.2020 tarih ve 31008 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliği’ne uygun olarak yürütülecektir.” denmektedir.

Nihai ÇED Raporunun kabul tarihi 17 Ocak 2020’dir. Bakanlığa sunulan ve son şekli verilen **ÇED Raporlarında dip tarama malzemesinin Marmara Denizine döküleceği açıkça yazılmıştır**. Söz konusu ÇED raporlarının Bakanlığa sunulduğu **tariflerde** Dip tarama malzemesinin **Marmara Denizine dökülmesi hukuken suç sayılmakta iken bu** durum göz ardı edilmiş ve Nihai ÇED açıklanmadan sadece 3 gün önce yönetmelik çıkartılarak Marmara Denizini olumsuz olarak etkilemesi beklenen dip tarama malzemesinin dökümüne yasal alt yapı oluşturulmuştur. Ek olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ÇED Yönetmeliği 14. Madde gereğince “ÇED Olumlu" ya da "ÇED Olumsuz" kararını on (10) iş günü içinde vermekle yükümlüken bu kararı süresi içinde vermemiştir. Zira Son şekli verilen ÇED raporu 23 Aralık 2019 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü Web sayfasında ilan edilmiş ve **(10) takvim günü** görüşe açılmıştır.10 günlük süre 2 Ocak 2020 tarihinde sona ermiştir.

Bakanlık, Komisyonun rapor hakkındaki çalışmaları ve halkın görüşlerini dikkate alarak proje için "ÇED Olumlu" ya da "ÇED Olumsuz" kararını **on iş günü** içinde verir . 3 -16 Ocak 2020 tarihi itibarıyla Bakanlığın “ÇED Olumlu" ya da "ÇED Olumsuz" kararı verme süresi içinde 14 Ocak 2020 tarihinde yukarıda açıklanan yönetmelik yürürlüğe girmiştir. Nihai rapor ve itiraz/görüşler 14 Ocak 2020 tarihli Yönetmelik hükümlerini kapsamamaktadır. Bu nedenle; Çevresel Etki Değerlendirme sürecinde yönetmelik konusu incelenip araştırılmadığından ÇED OLUMLU KARARI iptal edilmelidir.

**4. Kanal İstanbul Projesinin Sahibi Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüdür.** Çevre Şehircilik Bakanlığı ise hazırlanan ÇED Raporuna “ÇED Olumlu" ya da "ÇED Olumsuz" kararını verecek onay makamıdır. Ancak buna rağmen Çevre ve Şehircilik Bakanı ve yetkililer tarafından kamuoyuna ÇED Raporu lehine açıklamalarda bulunulmuştur. Onay Makamının bu olumlu yöndeki açıklamaları bir bakıma ihsas-ı rey olup, Bakanlık çalışanlarını baskı

altına almış ve ÇED Raporunun bağımsız ve objektif olarak değerlendirilmesinin önüne geçmiştir.

\*(*EK-1 Prof. Dr.Doğanay Tolunay Kanal İstanbul raporu*)

## **II- ÇEVRESEL ETKİLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRME**

İstanbul İli, Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy İlçeleri içerisinde yaklaşık 45 km uzunlukta, 20,75 m derinlikte ve 275 m genişlikte bir Kanal açılması için hazırlanan ve ÇED olumlu kararı verilen Kanal İstanbul Projesi için hazırlanan ÇED OLUMLU KARARI'nın aşağıda açıklanan gerekçelerle İptal edilmesi Kamu Yararına olacaktır.;

### **1- JEOLJİK AÇIDAN DEĞERLENDİRME**

Projenin yapılacağı yer Büyük Deprem bekleyen İstanbul'un fay hatlarının kesişme noktasındadır. Deprem etkilerini arttıracak niteliktedir.

Afet Yasası kapsamında rezerv yapı alanı ilan edilmesi ve hemen ardından bu alanın 3.Hava Alanı ve Kanal İstanbul gibi yerleşmeler açısından yaşamsal riskler taşıyan kullanışlara ayrılması: Deprem odaklı bir afet tedbiri değildir. Olası Marmara Denizi depremi uzmanlara göre 7.5 veya üstü büyüklükte olacak ancak Kanalın Marmara ağzında 9-10 büyüklüğünde etkili olacaktır. Hem Kanal içinde hem de etrafında olacak yapılaşmada büyük hasar gerçekleşecektir.

Kanalın depremler sırasında olabilecek yanal ve düşey hareketlere karşı nasıl tepki vereceği hayati bir araştırma konusudur. Bu yapının deprem sırasında kayması, kırılması veya burulması çok büyük felakete neden olabilecektir. Kanal kazısı sırasında kaldırılacak hafriyat nedeniyle alandaki doğal gerilme ve yeraltı gözenek basıncı dengeleri bozulacağından, çeşitli büyüklüklerde tetiklenmiş depremsellik görülebilecektir.

ÇED raporlarında Proje alanı ve önerilen proje nedeniyle etkilenmesi muhtemel olan çevre olarak; (*nüfus, fauna, flora, jeolojik ve hidrojeolojik özellikler, doğal afet durumu, toprak, su, hava, atmosferik koşullar, iklimsel faktörler, mülkiyet durumu, kültür varlığı ve sit özellikleri, peyzaj özellikleri, arazi kullanım durumu, hassasiyet derecesi*),

**sadece 3 km. genişliğinde son derece kısıtlı bir alan esas alınmış; ÇED inceleme ve çalışma alanı gerçekleştirilmiştir.**

Çevre unsurlarının yanı sıra jeolojik ve jeomorfolojik yapılar ve özellikle inşaat yapılabilirliği dikkate alınarak çalışma koridoru bazı bölgelerde 3 km'lik ÇED İnceleme Alanı içerisinde kalacak şekilde genişleyebilecektir. Projenin en geniş yerinde yaklaşık 2 km''ye ulaşan Çalışma Koridoru içerisinde gerçekleştirilmesi beklenmekle birlikte, ÇED sürecinde yer alan detay çalışmalarda çevre ve arazi kısıtları oluşması halinde 3 km'lik ÇED İnceleme Alanı içerisinde güzergâh değişiklikleri yapılması muhtemeldir.

- **Küçükçekmece Göl kıyısına 500 mt mesafede Nükleer araştırma merkezi bulunmaktadır. Nükleer bir kazanın domino etkileri İstanbul nüfusu göz önüne alındığında bir felakete yol açabilir denilmektedir.(EK-26, sf 86).**



**Şekil 1.3.1.** Kanal İstanbul Projesi Çevresel Faktörler İçin Etki Alanı

## **2- ORMANLAR, DOĞAL YAŞAM ALANLARI VE EKOSİSTEM AÇISINDAN**

***(EK-1 Prof.Dr. Doğanay TOLUNAY , Kanal İstanbul Çevresel ve Ekolojik Etkileri Raporundan)***

Doğal yaşam alanları ve ekosistem bozulacaktır. Doğal ve arkeolojik sit alanları, 62 adet tescilli Kültür varlığı ,tabiat parkları, milli parklar, sulak alanlar vb. koruma alanları yok olacaktır, Kanal güzergahı içinde kalan sulak alanlar koruma statüsünden çıkarılarak kullanıma açılacaktır. Küçükçekmece Gölü kanala dönüşecek, tek başına İstanbul'un su ihtiyacının % 29'unu karşılayan Sazlıdere Barajı ve diğer dereler tümüyle yok olacaktır.

Böylelikle, Küçükçekmece Lagün havzasında kalan karasal alanın tamamı, kuzeydeki sulak alanlar ve orman alanları yapılaşmaya açılacaktır.

**A )** Kanal İstanbul Projesi çok sayıda habitatın tamamen yok olmasına, dolayısıyla buralarda yaşayan **FLORA** ve fauna elemanlarının da zarar görmesine neden olacağı ÇED Raporunda da tespit edilmiştir.

Ancak bu habitatlar ile flora ve faunanın yok olmasını engelleyecek öneriler geliştirilememiş ya da getirilen öneriler yetersiz kalmıştır. Örneğin Kanal İstanbul etki alanında **399 bitki türü** olduğu tespit edilmiştir. Ancak belirlenen bu **tür sayıları eksiktir**.

Çünkü çalışılan örnek alan sayıları yetersizdir. Örneğin Terkos Kumulunun sadece doğuda kalan kısmı incelenmiş, ancak batı parçasına gidilmemiştir. Çalışmalar 4 farklı mevsimde yapılsa da özellikle bahar aylarında daha yoğun arazi gözlemi yapılması gerekirken bu yapılmamıştır. Özellikle kumul bitkileri bahar aylarında çok kısa süre çiçekli olarak kalarak tohumlarını dökmekte ve sonrasında görülmeleri mümkün olmamaktadır. Bu nedenle bitki gözlemleri eksik kalmıştır. Eksik olan bu çalışmalarda dahi alanda 13 endemik ve 16 nadir tür olduğu belirlenmiştir. Bu türlerden sadece 5'inin tohum ve soğanlarının taşınacağı, diğerlerinin ise İstanbul'un ve ülkenin diğer bölgelerinde bulunduğu için taşımaya gerek olmadığı açıklanmıştır (**Bölüm 6.24.3**).

Ancak bitki türlerinin taşınması ya da ex-situ koruma ekolojik açıdan doğada yok olma tehlikesi altında kalan türlerin doğadaki habitatlarına dokunmadan başka yerlerde de yaşatılarak türün varlığını korumak için uygulanan bir koruma önlemidir. Ex-situ koruma habitatları yok eden bir projenin zararlarını az göstermek için uygulanan bir önlem olamaz. Kaldı ki, **taşıma** şeklindeki bir önlem tüm bireyler taşınamayacağı için **genetik çeşitliliği daraltan bir uygulamadır**. Benzer şekilde nadir bir tür olan Kum Zambağı gibi bazı türlerin başka bölgelerde de yaşıyor diye korunması için önlem alınmaması büyük bir eksikliktir. Bu türlerin popülasyonları birbirinden kopuk olarak yaşamakta ve bu durum zengin bir genetik çeşitlilik sunmaktadır. Taşıma olsun ya da olmasın endemik ve nadir türlerin habitatlarının yok edilmesi genetik çeşitliliği azaltacak ve türlerin iklim krizi gibi değişen koşullara uyum sağlamasını zorlaştıracaktır.

**B)** Benzer durum **FAUNA elemanları** için de geçerlidir. Kanal İstanbul etki alanında 37 karasal memeli, 8 yarasa, 7 iki yaşamlı, 24 sürüngen, 249 kuş ve 239 böcek türü olduğu ÇED raporunda yer almaktadır. Bunlardan 1 amfibi ve 91 kuş **türü BERN Sözleşmesi EK II kapsamında** kalmaktadır. Yine IUCN tarafından VU (hassas) olarak tanımlanan türler de bulunmaktadır. Bern Sözleşmesinin 6. Maddesine göre taraf olan ülkeler Ek-II listesinde yer alan türlerin özel olarak korunmasını güvence altına alacak uygun ve gerekli yasal ve idari önlemleri almakla zorunludur. Bu türler için yasak olan hususlar aşağıda belirtilmiştir.

- Her türlü kasıtlı yakalama ve alıkoyma, kasıtlı öldürme şekilleri;
- Üreme veya dinlenme yerlerine kasıtlı olarak zarar vermek veya buraları tahrip etmek;
- Yabani faunayı, bu Sözleşmenin amacına ters düşecek şekilde, özellikle üreme, geliştirme ve kış uykusu dönemlerinde kasıtlı olarak rahatsız etmek;
- Yabani çevreden yumurta toplamak veya kasten tahrip etmek veya boş dahi olsa bu yumurtaları alıkoymak;

- e) Bu madde hükümlerinin etkinliğine katkı sağlayacak hallerde, tahnit edilmiş hayvanlar ve hayvandan elde edilmiş kolayca tanınabilir herhangi bir kısım veya bunun kullanıldığı malzeme dahil, bu hayvanların canlı veya cansız olarak elde bulundurulması ve iç ticareti.

Bu nedenle Sözleşmenin Ek-II listesinde yer alan türlerin varlığı bilinirken bu alanın tahrip edilmesinin yukarıda verilen **sözleşmenin 6. Maddesinin b ve c fıkralarındaki hükümlere aykırı** olduğu düşünülmektedir.

**C) Kanal inşası sırasında 4 yıl boyunca 365 gün 24 saat çalışılacağı** açıklanmıştır. Ancak bu inşaat faaliyetlerinin **yaban hayatını etkileyip etkilemediği**, etkilemesi durumunda hangi önlemlerin alınacağı açıklanmamıştır. Örneğin hayvanların üreme zamanında faaliyetlere ara verilmesi şeklinde uygulamalar yapılması mümkünken bu önlemlere hiç değinilmemiştir. Bu durum da **BERN sözleşmesine aykırıdır**.

**D ) Habitatları yok edilen canlıların başka alanlara göç etmesi** ya da göçmen kuşların başka alanlarda konaklaması söz konusu olabilecektir. Nitekim bu durum ÇED Raporunda da açıklanmıştır. ÇED Raporu **5-491. Sayfada** “Baklalı, Boyalık, Dursunköy civarında bulunan tarım arazileri ve ıslak çayırlar göç sırasında yorgun düşen ya da olumsuz hava şartları nedeniyle devam edemeyecek olan başta leylekler olmak üzere göçmen kuşlar için yaşamsal önemdedir. Sonbahar Göçü sırasında da Küçükçekmece Gölü’nün kuzeybatısında İstanbul Üniversitesi’ne ait tarım alanlarına da büyük sürülerin indiği gözlenmiştir. Bu alanların kaybolması ile birlikte en yakın olarak Çatalca civarındaki açık alanlara iniş yapmaları mümkün olacaktır. İlkbaharda Boğazı aşırıp gelen kuşlar için daha öncesinde elverişli alanlar bulunmamaktadır. Bu durumda kuşlar zorunlu olarak ya Yeni Havalimanı sahası etrafındaki çayırlıklara ya da Çatalca civarındaki açıklıklara iniş yapabileceklerdir. Bu alanların şu anki konaklama alanlarına mesafesi dikkate alındığında kuşların bu alanlara sorunsuz ulaşabilecekleri öngörülmektedir ve konaklama amaçlı kullanan kuşlar için gözardı edilebilir düzeyde bir etki olması öngörülmektedir.” denmektedir. Bu ifadeler **kuşların başka habitatlar bulabileceği** ve dolayısıyla olumsuz etkinin daha az olacağını ispatlamak için **öne sürülmüştür**. Ancak bu ifadeler yazılırken havaalanı çevresinde kuşların konaklaması halinde uçuş güvenliğinin nasıl etkileneceği irdelenmemiştir.

**E ) ÇED Raporunda bazı habitatların canlı yaşamı açısından son derece önemli olduğu ve korunmaları gerektiği** ifade edilmiştir. Örneğin **6-153. Sayfada** “Özellikle Terkos Gölü’nün deniz ile bağlantı yaptığı nokta su samurları açısından çok önemlidir. Çünkü bu bağlantı noktası sayesinde bazen denize ulaşarak avlanma amaçlı olarak denizde bulunabilirler. Bu bölgede yapılacak çalışmalar sırasında göl ve deniz bağlantısının kopmadan kalması sağlanacaktır.” denmektedir. **Ancak raporun kıyı dolgusu ile ilgili bölümlerinde Terkos Gölü ile bağlantısını sağlayan derenin korunmadığı görünmektedir**. Benzer şekilde Küçükçekmece Gölünün Kuzeyindeki habitatların iki yaşamlılar için önemli olduğu ve korunması gerektiği ifade edilmiştir. Ancak **Çevre Düzeni Plan değişikliğinde bu habitatlar korunmamaktadır**.

**F ) Fauna elemanları ile ilgili olarak oluşacak adada yaşayan hayvanların bu durumdan olumsuz etkileneceğidir**. Bu durum ÇED raporunda da adada kalan türlerin gen akışının kesilmesi nedeniyle yok olabileceği tespiti yapılmış, bu **olumsuzluğun önüne geçilmesi için**

**bir türün her popülasyonu için dışarıdan 3 yılda bir 3-5 bireyin getirileceği** söylenmiştir. Ancak bu öneri gerçekçi değildir. Öncelikli olarak ÇED Raporu hazırlanması sırasında gerekli incelemelerin yapılması, adada kalan tüm türlerin ve bu türlere ait popülasyonlarının belirlenmesi gerekmektedir. Daha sonra ise dışarıdan birey getirilmesinin mümkün olup olmadığı ve bu işlemin maliyetinin ne olduğu hesaplanmalı ve Kanal İstanbul Maliyetine yansıtılmalıdır. Söz konusu öneri mevcut haliyle ÇED'in olumsuzluklarını örtmek için geliştirilmiş bir öneri olup, uygulanabilirliği tartışmalıdır.

**G )** ÇED Raporunun **5-30. Sayfasında** proje alanının 287,03 ha'lık kısmının 22.12.1961 tarihinde ilan edilen **muhafaza ormanı içinde kaldığı** açıklanmaktadır. Muhafaza ormanı statüsü ülkemizdeki en yüksek korunan alan statüsüdür ver milli parklardan dahi sıkı korunmaktadır. Buna rağmen muhafaza ormanın zarar görmesine onay verilmektedir. **5-29. Sayfada** ise "Kanal İstanbul Projesi ÇED İnceleme ve Değerlendirme Formuna **göre ÇED İnceleme Alanı** dikkate alındığında **orman sayılan alan büyüklüğü 12.896.203,57 m<sup>2</sup>'dir.**" denmektedir. Başka bir ifadeyle 1.289,6 ha orman alanından söz edilmektedir. Ancak bir **sonraki sayfada proje çalışma alanında 458,83 ha orman olduğu** açıklanmaktadır. Bu durum ÇED Raporunun **özensiz** hazırlandığı ve aceleye getirildiğini göstermektedir.

**H )** ÇED Raporunda kesilecek ağaç sayısı 200.878 olarak verilse de 130 cm yüksekliğindeki **çapı 8 cm'den küçük olan ağaçlar sayılmamıştır (Bölüm 5-33)**. Ağaç sayısı 2012 yılında arazi çalışmaları tamamlanan orman amenajman planlarından alınmıştır. Bu planlarda çapı 8 cm'den küçük meşcerelerin ağaç sayısı verilmemektedir. Ancak aradan geçen 8 yıl içinde bu ağaçların büyüyerek çaplarının 8 cm'yi geçmiş olması mümkündür. Genç meşcerelerde hektardaki ağaç sayıları yaşlı meşcerelerden çok daha yüksektir. Kaba bir hesapla **kesilecek ağaç sayısının 350-400 bin civarında olduğu** söylenebilir. Ek olarak Özellikle Terkos Kumul Ağaçlandırmasındaki bazı alanlar 2014 yılı sonrasında gençleştirmeye alınmıştır. Ancak ÇED Raporunda güncel durum değil, araziye çıkılmadan 2012 yılında hazırlanmış Amenajman Planlarından masa başında alan ve ağaç sayısı belirlenmiştir. **Ek olarak Bölüm 5-33. Sayfada** "Etkilenen ağaçların mümkün olduğu kadar **başka alanlara transferi sağlanacak**, transferi yapılamayan ağaçların yerine uygun alanlarda ağaçlandırma yapılacaktır" denmesi gerçekçi değildir. Çünkü hem **200 bin ağacın taşınması mümkün değildir**. Hem de kesilen bir **orman ekosisteminin ağaca indirgenmesi bilimsel değildir**.

**I )** ÇED raporunda, Kanal İstanbul Projesinin Su Kaynaklarına Olan Etkisi, DSI'nin verdiği rakamları ile örtüşmemektedir. DSI'nin verdiği rapor ÇED raporunda yer almamıştır.

**J )** Kanal'da herhangi bir kaza olması halinde Kanal Kaplamasında kullanılan geomembran ve betonun kırılıp kırılmayacağı, kırılması **halinde yeraltı sularının tuzlanmasının nasıl önleneceği ÇED Raporunda yer almamaktadır**.

Karadeniz'den Marmara Denizi'ne doğru akış sebebiyle Tatlısu akiferleri ve karasal eko sistem tuzlanacak, Karadeniz'deki tuzluluk değeri %0,17'lere çıkacak, sadece İstanbul ve çevresi değil, Trakya'ya kadar tatlı suların beslediği tarım alanları ve karasal ekosistem geri alınamaz şekilde bozulacak, yıkıma uğrayacak ve heyelan riski artacaktır. Proje, tüm Trakya bölgesini ekolojik olarak etkileyecektir. İstanbul yaşamının ekolojik sürdürülebilirliği sağlanamaz hale gelecektir.

### **3- YAPILAŞMA VE NÜFUS ARTIŞI**

Gelir olarak gösterilen , yoğun yapılaşma ile ilave nüfus artışı ulaşım ve kent yaşamını her alanda olumsuz etkileyecektir. Hat boyunca inşa edilecek köprüler, yollar, bağlantı yolları, vs. Kanal güzergâhının yanı sıra, İstanbul'un doğal yaşam alanı olan ve bu özelliği ile korunması gerekli olan Kuzey Batısının ulaşım projelerinin baskısı altında bir yerleşim alanı olarak gelişmesine sebebiyet verecektir. Kanalın olası Depremden hasarlanması yerleşimlerden dolayı can ve mal kaybını artıracaktır.

Kanal İstanbul Projesi değerlendirmeleri sonucunda projenin sosyal etkilere yol açabilecek unsurları (yerleşim yerlerinin varlığı, altyapı unsurlarının mevcudiyeti, geçim kaynaklarının yoğunluğu gibi) kapsamında su temini, kanalizasyon ve arıtma tesisleri, tarımsal sulama sistemleri, ulaşım, enerji ve haberleşme altyapılarına etkileri, gürültü ve hava kirliliği gibi çevresel etkileri olumlu-olumsuz çeşitli sosyal etkilere yol açabilecektir.

Mevcut durumda bölge insanının projeye bakış açılarını, beklentilerini, sosyoekonomik yapısını ortaya çıkartabilmek üzere proje bölgesi ve yakın çevresinde yapılan bir dizi anket çalışmaları ve görüşmeler sonunda olumsuz etkileneceği görüşü hakimdir.

#### **4- TARIM ALANLARI, MERALAR ACISINDAN**

Trakya dahil tatlı suların beslediği tarım alanları yok edileceği için bölgede tarım ve hayvancılık yapılamaz hale gelecektir, İstanbul Kanalı Projesi, Üçüncü Boğaz Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu ve Bağlantı Yolları ve Üçüncü Hava Limanı ile birlikte 42.300 hektar alanı kapsayan ve tarımsal üretimin yoğun olduğu bir bölgede yürütülmekte olan proje alanı içerisinde kalan yaklaşık, 12.000 hektar tarım alanı, 2.000 hektar çayır-mera alanı tarımsal vasfını yitirmiştir. Kalan kısmı da yitirilecektir.

Yaşama ortamı yok edilmiş olan köylerdeki insanlar kentlere göç edecektir. Kentlerde işsizlik ve gecekondulaşma daha da artacaktır.

ÇED raporuna göre, Kanal İstanbul Projesi kapsamında 440 adet mera, yaylak, kışlak vasıflı taşınmazından 418 adet (13.437.022,67 m2) taşınmazın mera niteliği kaldırılmıştır.

**Mera Kanunu Ek Madde 1 ve 30.04.2014** tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu kararına göre; olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla kullanılabilir.

**Mera Kanunu'nda 2016 yılında** yapılan değişikliklerle, Ulaştırma ve Altyapı Bakanına, afete dayanıklı yerleşim alanı oluşturulması amacıyla, Avrupa yakasında bulunan bazı mera, kışlak ve ortakların mera vasfını tek başına değiştirebilme yetkisi verilmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı, bu yetkisini kanuna aykırı olarak, afete dayanıklı yerleşim alanı yapmak amacıyla değil, Kanal İstanbul projesi için kullanmıştır.

Çatalca, Eyüp ve Gaziosmanpaşa ilçelerinin 1983 yılındaki toplam ekili tarım alanı 33911 ha'dır. Arnavutköy ilçesi (2008) esas itibariyle Çatalca İlçesi kuzey köylerini kapsamaktadır. Kanal çevresindeki tarım alanı 7915,96 ha, üç ilçenin tarım alanının % 23,3'ü kadardır . Bu durumda tarım alanları kaybına bağlı olarak üretim kaybı da çok yüksek olacaktır. İstanbul'u besleyen köylü de toprağından ayrılacak, gecekondulaşma artacaktır.

## **5- KARADENİZ VE MARMARA DENİZİ BİRLEŞİMİ AÇISINDAN**

( *EK-2 Dilekçe ekinde sunulan Prof. Dr. Ahmet Cemal Saydam'ın uzman raporuna göre ODTÜ Erdemli Deniz Bilimleri Öğretim Üyesi(E)*

ÇED raporu **Bölüm 5-9. sayfası** .

Yukarıda bahsi geçen örneklemede **deniz suyundan yüzey ve dip suyu örneklerinin** alınması ve bu suların karıştırılıp tek bir numune haline getirilmesi sonrası ilgili yönetmeliğe göre analiz edilmiştir şeklinde bahsedilen olay raporu hazırlayan kişilerin deniz bilimleri alanında hiçbir bilgisi olmadığı anlaşılmaktadır.

Böyle bir ifadenin raporda yer alması kadar bu ifadeleri taşıyan bir raporun ilgili bakanlığın ilgili komisyonundan da geçmiş olması bu raporu değerlendiren kişilerin de deniz bilimleri dalında konuya vakıf olmadıklarının kanıtıdır.

**Halbuki kanal iki denizi birleştiren bir fiziksel durum yaratacağı için** raporun bu konuda uluslararası düzeyde uzman ve bölgeyi avucunun içi gibi bilen ve bu konuda yayınları olan kişiler uzmanlar tarafından hazırlanmış olması gerekmektedir.

**Deniz suyunda oksijen ölçmek uzmanlık ve deneyim isteyen bir konudur.** Deniz suyundaki oksijen miktarı suyun kalitesi hakkında önemli bilgiler aktarabilen bir parametredir. Ancak bu işin yapılması suyun doğru örneklenmesi, şişelenmesi, atmosferik oksijen ile temas etmemesi, iyi sabitlenmesi, çok vakit geçirilmeden analiz edilmesi gibi uzmanlık isteyen bir konudur. Hal böyle iken dip ve yüzey suyunu alıp karıştırıp sonra da oksijen ölçmek ve bunu da 11-12 mg/l gibi seviyelerde raporlamak bu işi yapan kişilerin deniz bilimleri hakkında konuya vakıf olmadıklarının kanıtı olarak **Tablo 5.2.4.4** te durmaktadır.

Böyle örnekleme yapılan deniz suyunun başka kurumlara iletilip daha değişik analizler yaptırılması bile ne yaptığını bilmeyen kişilerin başka kurumların da yanlış işler yapmasına yol açmasından öte hiçbir işe yaramamaktadır.

Dolayısı ile hiç yapılmaması gereken şeyleri yapıp ta elde edilen sonuçlara dayanarak deniz suyu kirli değildir diye aşağıdaki şekilde bir değerlendirme yapmanın imkanı yoktur.

“Yapılan değerlendirmeler sonucu Tablo 5.2.4.4.’de de görüldüğü üzere deniz suyu değerleri açısından bakıldığında SKKY **Tablo 4’de** belirtilen sınır değerler aşmamaktadır.

Dolayısıyla deniz suyunun SKKY Tablo 4’e göre kirlenmemiş olduğunu söylemek mümkündür”

İki denizi birleştiren bir projenin en önemli unsuru olan deniz suyu özelliklerini dahi saptamaktan uzak olan bir ekibin hazırlayacağı rapordaki diğer verilere inanmak kabul etmek **olasılığı bilimsel açıdan mümkün değildir**

Bırakın okunmasını değerlendirilmesini veya TÜBİTAK MAM tarafından hazırlanan ÇED değerlendirme raporu eleştirileri de her bölümde ÇED raporunun ilgili deniz bilimleri **uzmanları tarafından hazırlanmadığı için** gerçekler ile alakası olmayan bir seviyede olduğundan bahsetmektedir.

TÜBİTAK MAM raporuna dayanarak ;

TÜBİTAK MAM 3 numaralı başlık altında özetle ; yapılan analizler yanıştır buna dayanarak atıklarınıza “tehlikesizdir” diyemezsiniz. Kanalın deniz bilimleri ile ilgili tarafını ilgili deniz bilimcilerin desteğini almadan yaptığınız için yanış sonuçlara ulaşmışsınız demektedir.

Yapılması planlanan kanal Marmara Denizi haloklin altındaki zaten az seviyede olan oksijeni tamamen tüketeceği açıktır şeklinde ifade ile bizzat tarafımdan öne sürülen ve Kanal İstanbul’un yapılması halinde Marmara Denizinin öleceği yaklaşımı tamamen desteklemektedir.

TÜBİTAK MAM 5. Bölümde de; Kanaldan geçecek su için varsayılan rakamların gerçekler ile uyuşmadığını 20 km<sup>3</sup>/yıl olarak tahmin edilen su yükünün en azından iki katı olacağını vurgulamaktadır. Yani varsayılan rakamların gerçekler ile alakası yoktur. Hata payı %100 gibi mertebelere ulaştığı için hazırlanan raporun ne derece özensiz ve gerçeklere aykırı olduğu ortadadır.

TÜBİTAK MAM raporu 7. Maddesi de ; ÇED raporundaki deniz suyu ölçümleri yetersizdir denilmektedir. Bu veriler ile hiçbir şey yapılamaz denmektedir. Ayrıca kurgulanan hidrodinamik model de Marmara Denizi gibi dünyada sadece ve sadece bizde bulunan bir başka yerde hiçbir örneği bulunmayan bu özel sistemi anlamaktan uzaktır denmektedir.

Batı Karadeniz kıyı şeridimiz özellikle korunması gereken bir bölge iken proje ile bu doğal yapı feda edilmektedir denilmektedir.

TÜBİTAK MAM raporunun 14 maddesinde de tarafımdan öne sürülen ve projenin gerçeleşmesi halinde tüm Marmara Bölgesinin bundan etkileneceği hususu da net bir şekilde belirtilmektedir.

Bu nedenlerden dolayı “deniz bilimleri” açısından böyle bir projenin yapılması halinde tüm Marmara Bölgesinin olumsuz etkileneceği ortadadır. **ÇED kapsamında “deniz bilimleri” alanında yapılan çalışmalar daha örnekleme aşamasında yanış başladığı için işin devamında düzeltilmesi imkansız sonuçlara yol açmıştır.**

ÇED raporunun “deniz bilimleri” tarafı işin uzmanlarınca yapılmış olsa idi kanal projesinin uygulanabilir olmadığı raporda açık seçik yer almış olacaktır.

Proje aşamasında yer alması gerekirken yer almayan uzmanlar tarafından incelenen ÇED raporu; gerçekler ile taban tabana zıt, yerkürede sadece bize has deniz suyu özelliklerini ve dinamiklerini anlamaktan uzak hususları içeren ve tamamen projenin yapılabilirliğini savunmak amacı ile taraflı bir şekilde ve işin uzmanı olmayan kişilerce hazırlanmıştır.

Kanal İstanbul projesi ile ilgili ÇED raporu hakkında TÜBİTAK MAM uzmanları tarafından verilen rapor ortada dururken TÜBİTAK yönetiminin ÇED raporuna olumlu görüş vermesi de ayrıca hukuk sürece taşınması gereken bir durumdur.

Bilirkiřiler ÇED raporu eksikler ile dolu bu rapor ve dolayısı ile bu hali ile Kanal İstanbul olmaz diye sayfalar dolusu rapor vermiş ancak yönetim her neye dayanmış ise rapora olumlu görüş vermiştir.

Farklı özelliklere sahip ve alt-üst akıntı nedeniyle Marmara Denizi ve Karadeniz su yapısı bozulacak ,kirlenecek, proje deniz ekosistemine, Karadeniz-Marmara dengesine ve iklime önemli etki yapacaktır. Marmara Denizi Karadenizden gelen su ile 5 cm. yükselecektir. Kirlilik had safhaya ulaşacaktır. Karadeniz'in kıyı coğrafyası bütünüyle bozulacaktır.

Karadeniz'den Marmara'ya gelen suyun % 12 mertebesinde artacağı raporda belirtilmiştir. ÇED raporuna göre “*Kanal İstanbul olmaksızın sadece İstanbul Boğazı'ndan geçen toplam akım 182 km<sup>3</sup> /yıl iken, Kanal İstanbul'un teşkil edilmesi durumunda bu değer 203 km<sup>3</sup> /yıl değerine çıkmaktadır. Bu da yaklaşık %12 mertebesinde fazla suyun Karadeniz'den Marmara Denizi'ne girişine tekabül etmektedir.*” Mevcut dengelerin korunması için Karadeniz'e %12 daha fazla su girmesi gerekmektedir. Dip akıntı artacak ve Karadeniz'e yani zaten alt tarafı oksijensizlikten etkilenmiş olan bir suya daha fazla oksijensiz su pompalanacaktır. Oksijenden yana yararı yok ama tuzluluğu arttıracak ve derinde bulunan zehirli su daha hızla yüzeye yaklaşacaktır.

Küçük Çekmece Gölünden kazınıp, Marmara Denizi'ne dökülecek çamurda bulunan 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.

## **6- GÜRÜLTÜ VE HAVA KİRLİLİĞİ SONUCU HALK SAĞLIĞINDA YARATACAĞI RİSKLER AÇISINDAN**

**(EK-1 Prof. Dr. Doğanay TOLUNAY , Kanal İstanbul Çevresel ve Ekolojik Etkileri Raporundan)**

- Kanal İstanbul **Etki alanı oldukça dar tutulmuştur.** Bu durum Kanalın Terkos Gölü üzerindeki etkilerinin değerlendirilmemesine neden olmaktadır. Çünkü Terkos Gölünün önündeki kumul ekosistemi hafriyatla doldurulacaktır. Bu dolgu sırasında kamyon trafiğinden ve dolgudan kaynaklanan toz ve diğer emisyonların gölün su kalitesini etkilemesi olasılığı bulunmaktadır. Benzer şekilde işletme sırasında da gemilerden kaynaklanan kirliliğin göle çökmesi söz konusu olabilecektir. Ek olarak Terkos açıklarında bekleyen gemilerden de kirlilik oluşması kaçınılmazdır. Ancak bu kirliliğin Terkos Gölü üzerindeki etkileri değerlendirilmemiştir.
- Kazı sonucu hafriyatın taşınmasıyla bozulan ekosistem halkın sağlığını tehdit edecek, taşıma araçları trafiğe ek yük getirecektir, en az 3 milyar m<sup>3</sup> hafriyatın çıkarılması beklenmektedir. Bu hafriyatın, 600 milyon m<sup>3</sup> kayacın patlatılması, patlama sonucu çevrede yapılarda hasar ve yıkımlar olması, buna bağlı olarak yörede yaşayanların barınma güvencelerinin ortadan kalkması, doğal koruma alanlarında telafisi imkansız hasarlar meydana gelmesi açığa çıkan partiküllerin 5 yıl havada salınmasına bağlı olarak hava kirliliğinin katlanarak artması ve yöredeki tüm canlılarda solunum problemlerinin ortaya çıkması gibi etkiler yaratması kaçınılmazdır.100 yıllık ömür biçilen bu proje, kentte ve bölgede geri dönüşü neredeyse imkansız ekolojik hasarlara sebebiyet verecektir.

.. Kanal kazısından ( $\approx 2,4$  milyar  $m^3$ ) ve Küçük Çekmece Gölü dip taramasından (115 milyon  $m^3$ ) elde edilecek materyal çıkarılacaktır.

- Kanal İstanbul Projesine oldukça yakın bir noktada İstanbul Havaalanı bulunmaktadır. 4 Etap halinde yapılacağı açıklanan havaalanının halen 1. Etabı devam etmektedir. Havaalanında devam eden **inşaat faaliyetlerinin kümülatif etkilerinin** Kanal ile birlikte değerlendirilmesi gerekirken bu yapılmamıştır
- Kanal İstanbul'un güzergahında yapılan toprak, deniz ve tatlı su, hava, sediman örneklemeleri yetersizdir (**ÇED Raporu 5-4**). Örneğin 6 noktada PM<sub>2,5</sub> ve 10 noktada PM<sub>10</sub> ölçümleri yapılmıştır. Aylık olarak yapıldığı açıklanan bu ölçümler 20-21-22 Mart 2018 tarihinde yapılmıştır. **Ölçümler sadece bir gün yapılmış olup, mevcut PM<sub>2,5</sub> ve PM<sub>10</sub> ölçüm değerleri oldukça yüksektir.** Her ne kadar ülkemizde PM<sub>2,5</sub> için sınır değer olmasa da Dünya Sağlık Örgütü 24 Saatlik PM<sub>2,5</sub> sınır değerini 25  $\mu g/m^3$ , yıllık sınır değeri ise 10  $\mu g/m^3$  olarak vermektedir. PM 2,5 ölçülen 6 noktadan ikisinde bu sınır değeri aşılmaktadır. Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği (SKHKKY)'de verilen 40  $\mu g/m^3$  uzun vadeli sınır değerlerin ise sadece birgün yapılan PM<sub>10</sub> ölçümleri ile aşılmadığı iddia edilmektedir (**5-12. Sayfa**). Ancak birgün yapılan ölçümlerle bu değerlendirmenin yapılmaması gerekmektedir. Ek olarak **Hava kirliliği ölçümleri İstanbul Havaalanı açılmadan önce gerçekleştirilmiştir.** Taşınmadan sonra bu kirliliğin artmış olması olasılığı bulunmaktadır.
- ÇED Raporunda toprak örneklerinin alındığı derinlik açıklanmamıştır. **Şekil 5.2.6'dan** toprak örneklerinin yüzeyden alındığı sonucu çıkarılmaktadır. Bu örneklemeler yetersizdir. Zira **toprak örneklerinin Kanalın kazılacağı -20,75 m kotuna kadar alınması** gerekmektedir. Toprak olmayan yerlerde de kayaların örneklenmesi ve ağır metal analizlerinin yapılması zorunludur. Çünkü Kanal için bazı noktalarda 150 m'ye varan kazı yapılacak olup, oluşan hafriyat Karadeniz'deki dolguda kullanılacaktır. Toprak ve kayalarda ağır metal konsantrasyonlarının yüksek olması durumunda bunların dolguda kullanılmaması gerekmektedir.
- Kanal Yapımı sırasında güzergah üzerinde bulunan bazı yapıların kamulaştırılması ve yıkılması da söz konusudur. Yıkılan binalardan oluşacak hafriyatın ne olacağı, bu hafriyatta **asbest** dahil diğer kirliticilerin olup olmadığı ÇED Raporunda değerlendirilmemiştir.
- Kanal İstanbul'da oluşacak 1,1 milyar  $m^3$  hafriyat kamyonlarla taşınarak Karadenizde kıyı dolgusunda kullanılacaktır. ÇED raporunda bu işlem için ayrı yol yapılacağı açıklanmıştır. Ancak bu **yolun yapımı sırasında oluşacak toz kirliliği hesaplanmamıştır.** Benzer şekilde taşıma sırasında yolların asfalt ile kaplanacağı ileri sürülerek toz emisyonu olmayacağı ileri sürülmüştür. Ancak Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği (SKHKKY) Ek 1'de "Tesis içi yollar düzenli olarak temizlenmeli, tozumaya karşı her türlü önlem alınmalı (sulama, süpürme, toz bağlayan maddelerle muameleye tabi tutulması vb.) ve yollar bitümlü kaplama malzemeleri (asfalt vb.) ve/veya beton malzemelerle kaplanmalıdır" denilmektedir. Yine aynı yönetmelikteki **Tablo 12.6'da** ise nakliyeden kaynaklanan toz emisyonlarının yukarıda açıklanan önlemlerin alınması halinde 0,35 kg/km-araç olarak alınması gerektiği yazmaktadır. Bu açık ifadeye rağmen nakliyeden kaynaklanan toz emisyonlarının hesaplanmaması yönetmeliğe aykırıdır.

- ÇED Raporunun patlatma ile ilgili bölümlerinde hesaplama hataları bulunmaktadır. Bölüm **3-233. Sayfada** projenin inşaat çalışmalarının **7 yılda** tamamlanacağı öngörülmektedir denmektedir. Buna göre yılda 5.928.013 m3 **kaya malzeme patlatma ile kazılacağı açıklanmıştır** (toplamda 41.496.094 m3). Ancak diğer bölümlerde projenin inşaat faaliyetlerinin **4 yıl süreceği** belirtilmiştir. Yine aynı sayfada **patlatmanın 5 yıl süreceği** ifade edilmiştir. **Tablo 3.5.3.5'te** ise yıllık patlatılacak miktar 8.299.219 m3 olarak verilmiştir. Dolayısıyla bir **tutarsızlık söz konusudur**. Patlatma hesaplamalarının kazı dolgu işlerinin 4 yılda tamamlanacağına göre yapılması gerekmektedir. Buna göre yıllık 10.374.024 m3 malzeme patlatılması gerekmekte olup, bu durumda oluşacak toz emisyonları çok daha fazla olacaktır. Patlatmaların 24 saat yapılacağı açıklanmıştır. 24 saat patlatma yapılması yörede yaşayan insanların ve hayvanların gürültüden ve patlatmalardan olumsuz etkilenmesine neden olacaktır. Yapılması gereken hayvanların üreme zamanlarında patlatma yapılmaması ve insanların da patlatma öncesinde uyarılmasıdır. Ancak bu **önlemlere ÇED raporunda yer verilmemiştir**.
- Bölüm 6-42'de inşaat sırasında kullanılacak ekipmanlardan kaynaklanan emisyonlar değerlendirilmiştir. Ancak ilgili tablolarda sadece bir araç/ekipman için oluşan emisyonlar verilmiş, toplam emisyonlara değinilmemiştir. Tek ekipman için kirletici emisyon debilerindeki kirleticiler eksiktir. Bunlar siyah karbon, CH4, CO, CO2, NO2, NH3, NM-VOC, NOx, PM10, PM2,5 ve Toplam askıda partiküldür. Ancak özellikle dizel yakıt kullanan araçlardan ağır metal emisyonları da oluşmaktadır. Gerek ÇED'de tek ekipman için verilen kirletici emisyon debileri, gerekse incelenmeyen kirleticilerin sınır değerleri aşıp aşmadığı incelenmemiştir. Oldukça önemli olan insan sağlığı ve flora ile fauna üzerinde toksik etki yapan, Terkos Gölünün su kalitesinin de bozulmasına neden olabilecek bu kirleticilerin modellenmemesi ve değerlendirilmemesi oldukça önemli bir eksikliklerdir.
- Kanal İstanbul projesinin inşaat ve işletme aşamasındaki kirlilik etkilerinin olacağı ÇED Raporu metninde ve ÇED Raporu **Ek-29'da** sunulan "**Hava Kalitesi Değerlendirme Raporu'nda**" verilmiştir. Örneğin ÇED Raporunda "Kanal İstanbul Projesi kapsamında arazi hazırlık ve inşaat aşamalarında gerçekleştirilecek hafriyat çalışmaları sırasında etki azaltıcı önlemlerin alınması şartıyla toz emisyonundan kaynaklı etki yoğunluğunun orta düzeyde olacağı öngörülmektedir.

Bu etki faktörünün çevre üzerinde değişiklik yaratma potansiyeli vardır ve orta derece hassas reseptörler üzerinde dikkat çekici değişiklikler ve yüksek hassasiyete sahip reseptörler üzerinde ise ciddi değişiklikleri yaratması beklenmektedir." denmektedir. ÇED Raporu ana metninde yazmasa da Ek-29'da sunulan "Hava Kalitesi Değerlendirme Raporu'nda" PM10 değerlerinin modelleme sonuçlarının SKHKKY'deki sınır değerleri aştığı açıklanmıştır. Çöken tozun ise sınır değerlere yakın olmakla beraber aşmadığı belirtilmiştir.

Ancak toz **modellemelerinde kullanılan debilerin eksik olduğu, hafriyatın nakliyesinden ve patlatmalardan kaynaklanan toz emisyonlarının girilmediği** ya da eksik belirlendiği göz önüne alındığında **çöken tozun da sınır değerleri aşması olasılığı bulunmaktadır**. Ek olarak mevcut durumda da proje etki alanındaki PM2,5, PM10 ve çöken toz değerleri oldukça yüksek olup inşaat sırasında oluşacak toz emisyonlarının bu **değerlere eklenmesi gerekirken bu yapılmamıştır**.

- Kanalın işletme aşamasındaki NO2 ve SO2 emisyonları da modelleme sonuçlarına göre sınır değerlerin üzerine çıkılabilmektedir. Tüm **kirleticilerin Terkos Gölünün su kalitesi üzerine etkisi olup olmadığı ise incelenmemiştir**. Ek olarak halen inşası devam eden havaalanından kaynaklanan toz emisyonları ile uçak trafiğinden

kaynaklanan ve havaalanının tam kapasite çalışmaya başlamasından sonra oluşacak emisyonların da kümülatif etki kapsamında değerlendirilmesi gerekirken bu yapılmamıştır.

- Kanal üzerinde yapılacak **8 köprü ile 3 tünelin**, deplase edilen elektrik ve su hatlarının yerleri ve **ekosistemlere etkileri daha detaylı incelenmelidir**. Bu faaliyetler de ormansızlaşmaya, kamulaştırmaya neden olacaktır. Ancak **her biri için ayrı ÇED hazırlanması gereken bu yatırımlar ÇED’de çok yüzeysel geçirilmiştir**.

## **7- KANALA ENTEGRE YAPILAR ACISINDAN**

Kanala entegre yapılar; Karadeniz Konteyner Limanı - Marmara Konteyner Limanı - Lojistik Merkezi - Küçükçekmece Yat Limanı Diğer entegre tesislerden adalar ve Sazlıdere Yat Limanı için çalışma yapılmadığından maddi ve çevresel etkileri bilinmemektedir,

Proje kapsamında kullanılacak olan inşaat malzemesinin temini amacıyla, yaklaşık 70 milyon m<sup>3</sup>’lük hazır beton, 20 milyon m<sup>3</sup>’lük çimento ihtiyacı doğacaktır. Dolayısıyla yaklaşık 90 milyon m<sup>3</sup> kum ve kireçtaşı temini için, Trakya’nın birçok yerinde kum ve taş ocakları açılacak, ormanlar, tarım alanları, dereler ve yer altı suları zarar görecektir.

Proje kapsamında ,Deniz kıyıları çıkacak hafriyat ile doldurularak yapay adalar ve tesisler yapılacaktır.

18.03.2004 tarih ve 25406 sayılı resmi Gazetede yayınlanan; Hafriyat Toprağı, İnşaat ve Yıkıntı Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği Genel Esaslar

***Madde 13-Hafriyat toprağı ile inşaat/yıkıntı atıklarının, üretici ve taşıyıcıları tarafından beledilerin veya mahallin en büyük amirinin gösterdiği ve izin verdiği geri kazanım ve depolama tesisleri dışında denizlere, göllere,akarsulara veya herhangi bir yere dökülmesi ve dolgu yapılması yasaktır.***

Küçük Çekmece Gölü’nden geçecek olan hızlı akıntının taşıyacağı **çamurun ve kumun** lodos rüzgârı ve fırtınası etkisi ile zamanla **konteyner limanını ve önünü doldurması (Limanın kumlanması) da olağandır .**

## **8- GEMİLERİN BOĞAZ GEÇİŞİNDE YARATTIĞI TEHLİKEYİ ÖNLEMELİK İÇİN YAPILACAK OLMASI ACISINDAN**

Kanal İstanbul’un yapılma amacı le ilgili olarak ön ÇED raporunda ifade edilen genel amaç, İstanbul Boğazı’nın seyir emniyetinin sağlanarak çevresinde yaşayan 15 milyondan fazla insanın olası tehlikelerden korunması olarak belirtilmektedir. Bu amaç ile uygulama birbiriyle çelişmektedir. Zira kanal boyunca 2 milyon nüfuslu bir şehir kurulması planlanmıştır. Konut, ticaret ve turizm alanları kurulacaktır.

### **9- 3. HAVALİMANI GÜVENLİĞİ AÇISINDAN**

Uluslar arası havacılık güvenlik Kurallarına göre 6 km içerisinde yakıt depolaması yapılamayacağı bilinen Üçüncü Havaalanı da varken, seyir, can mal ve çevre güvenliği açısından Kanal'da seyreden son derece kısıtlı ve sınırlı manevra imkanlarına sahip tankerlerin yaşam alanları üzerinde öngörülemez tehditler oluşturacaktır.

### **10- PROJENİN MALİ AÇIDAN VATANDAŞA EK YÜK GETİRMESİ AÇISINDAN**

**Yap İşlet Devret modeliyle** hayata geçirilmesi kararlaştırılmıştır. Aynı yöntem ile yapılan diğer projelerde olduğu gibi Hazine garantisi verilmesi vatandaşa ek vergi yükü getirecektir. Devlet, vatandaşına sosyal ve ekonomik olanaklar sunarak refah içinde sağlıklı bir çevrede yaşam hakkını sağlamakla görevlidir. 3. İstanbul Havalimanı, 3.Köprü, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli, otoyollar , Şehir Hastaneleri, Eğitim tesisi ve Öğrenci Yurtları vb. projelerde olduğu gibi tüm vatandaşlar işletmeci şti.lere ,almadığı hizmet için bedel ödemek zorunda kalacaktır. Sosyal devlet ilkesi ve insan hakları ilkelerine aykırılık oluşturan durum vatandaşları mağdur etmekle kalmadığı gibi, devleti hazinesini de zarara uğratmaktadır. 2016-208 yılları arasında Türkiye Yap-İşlet-Devret Modeli ile proje gerçekleştiren Avrupa ülkeleri arasında 1. Sırada yer almaktadır. Yatırımcı firmalar için çok karlı bir yöntemdir.

### **11- KAMULAŞTIRMA AÇISINDAN**

İmar Kanununa 6704 sayılı Kanun'un 9. Maddesi ile eklenen "su yolu" ibaresi dikkate alınarak **Kanal güzergahının Düzenleme Ortaklık Payından (DOP) karşılanması** mümkün olabilecektir.

Kanal güzergahı büyük bir kesimde Küçükçekmece Gölü ve Sazlıdere Barajı göl alanından geçtiği için bu kesimlerde kamulaştırma, Kamu Ortaklık Payı (KOP) veya DOP uygulaması söz konusu olmayacaktır. Diğer alanlarda ise imar uygulaması ile konu oldukça rahat çözüme ulaştırılabilecektir. Üzerinde gayrimenkul bulunan mülkler ise meri mevzuat çerçevesinde kamulaştırılacaktır.

Daha proje başlamadan arazi konusunda **davalar açılmış** bulunuyor. Tapularını alamayan vatandaşlara ait 6bin dönümlük Konut Alanı üzerindeki taşınmazlara mahkeme kararıyla "Davalıdır " Şerhi düşülmüş olup , Emlak Konut projesinde THY Havaalanı Gayrimenkul Yatırım ve İşletme A.Ş. davalı olarak davaya eklenmiş oldu. Bu yargı süreci dışında bölgede yaşayanlar tarafından **kamulaştırma** bedelleri için **yeni davalar açılarak** maddi yük gelecektir.

### **12- KANAL İLE ADA HALİNE GELECEK BÖLGENİN GÜVENLİĞİ AÇISINDAN**

Kanal İstanbul Projesi ile ADA haline gelecek bir kentte yaşamak zorunda kalacak olan insanlar için Her açıdan yaşamı zorlaştıran bir yerleşim haline gelecektir. Sosyal, ekonomik, iletişim, ulaşım, güvenlik gibi Kentli haklarının ihlali sözkonusu olacaktır. Trakya ile irtibatın köprülerle sağlanması, ulaşım hakkının kısıtlanması yanında güvenlik sorunu yaratacaktır.

Trakya bölgesinde yaşayanların İstanbul Adası ile yaşam ilişkileri kesilecektir. En küçük hava olayında ve yoğun trafik nedeniyle ulaşımı kesilen bir bölgede sağlık/ güvenlik/ulaşım /sosyal yaşam başta olmak üzere hem her şey daha da zorlaşacak hem de ücreti yol ve köprüler nedeniyle maddi yük getirecektir.

**DAVA KONUSU PROJE,**

**-ANAYASA,**

**-ULUSAL MEVZUAT**

**- KONU İLE İLGİLİ TÜM ULUSLARARASI HUKUK VE SÖZLEŞMELERE,**

**-BİLİM TEKNİK VE ŞEHİRCİLİK İLKELERİNE**

**- İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ KRİTERLERİNE**

**-KAMU YARARINA,**

**AYKIRI OLARAK BİLİMSEL TEKNİK VE STANDARTLAR ESAS ALINMADAN,**

**KURUM KURULUŞ VE YURTTAŞ İTİRAZLARINI YOK SAYARAK VERİLEN  
“ÇED OLUMLU KARARI” NIN İPTALİ GEREKİR.**

Kanal İstanbul’la ilgili, stratejik çevresel etki değerlendirmesinin yapılması gereklidir. Çevresel etki değerlendirmesi süreci, çevreye etkisi olan belli büyüklükteki sanayi ve enerji tesislerinin, madencilğin ya da küçük yatırımların çevresel etkilerinin ve bunun önlenmesine ilişkindir. Bu tür stratejik nitelikli planlar projeler ve yatırımlar **stratejik çevresel etki değerlendirmesinin** konusudur. YASAL OLARAK TABİ OLDUĞU STRATEJİK ÇED KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMEMİŞ, projenin varlık nedeni araştırma ve inceleme dışı bırakılmıştır.

**HİÇBİR TEDBİR İÇERMEYEN YAŞAMSAL RİSK TESPİTLERİNİ VE İDK YA İLETİLEN KURUM KURULUŞ VE YURTTAŞ İTİRAZLARINI YOK SAYARAK  
“ÇED OLUMLU KARARI” VEREN İDARELER AÇIKÇA SUÇ İŞLEMİŞ BULUNMAKTADIR.**

### **III- HUKUKİ AÇIDAN DEĞERLENDİRME**

**SÖZ KONUSU İDARİ İŞLEM; ANAYASA / YASALAR/ ULUSLARARASI SÖZLEŞME HÜKÜMLERİ /KAMU YARARI VE HUKUKA AYKIRIDIR.**

## A) T.C. ANAYASASI AÇISINDAN

### *Kişinin dokunulmazlığı, maddi ve manevi varlığı*

**Madde 17-** Herkes, yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkına sahiptir.

### *Kıyılardan yararlanma başlıklı;*

**Madde 43.-** Kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanım amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir."

### *Toprak Mülkiyeti;*

**Madde 44 -**Devlet, toprağın verimli olarak işletilmesini korumak ve geliştirmek, erozyonla kaybedilmesini önlemek ve topraksız olan veya yeter toprağı bulunmayan çiftçilikle uğraşan köylüye toprak sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri alır. Kanun, bu amaçla, değişik tarım bölgeleri ve çeşitlerine göre toprağın genişliğini tesbit edebilir. Topraksız olan veya yeter toprağı bulunmayan çiftçiye toprak sağlanması, üretimin düşürülmesi, ormanların küçülmesi ve diğer toprak ve yeraltı servetlerinin azalması sonucunu doğuramaz.

Bu amaçla dağıtılan topraklar bölünemez, miras hükümleri dışında başkalarına devredilemez ve ancak dağıtılan çiftçilerle mirasçıları tarafından işletilebilir. Bu şartların kaybı halinde, dağıtılan toprağın Devletçe geri alınmasına ilişkin esaslar kanunla düzenlenir.

### *Tarım, Hayvancılık ve bu üretim dallarında çalışanların korunması*

**Madde 45-** Devlet, tarım arazileri ile çayır ve mer'aların amaç dışı kullanılmasını ve tahribini önlemek, tarımsal üretim planlaması ilkelerine uygun olarak bitkisel ve hayvansal üretimi artırmak maksadıyla, tarım ve hayvancılıkla uğraşanların işletme araç ve gereçlerinin ve diğer girdilerinin sağlanmasını kolaylaştırır.

Devlet, bitkisel ve hayvansal ürünlerin değerlendirilmesi ve gerçek değerlerinin üreticinin eline geçmesi için gereken tedbirleri alır.

### *Sağlık Hizmetleri ve Çevrenin Korunması*

**Madde 56 -** Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir.

Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir.

### *Konut Hakkı*

**Madde 57-** Devlet, şehirlerin özelliklerini ve çevre şartlarını gözeterek bir planlama çerçevesinde, konut ihtiyacını karşılayacak tedbirleri alır, ayrıca toplu konut teşebbüslerini destekler.

### *Tarih, Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması*

**Madde 63** - Devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlar, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri alır.

### ***Ekonomik Hükümler***

**Madde 166** - “Ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı, özellikle sanayinin ve tarımın yurt düzeyinde dengeli ve uyumlu biçimde hızla gelişmesini, ülke kaynaklarının döküm ve değerlendirilmesini yaparak verimli şekilde kullanılmasını planlamak, gerekli teşkilatlanmayı sağlamak Devletin görevidir.”

### ***Ormanların Korunması ve Geliştirilmesi***

**Madde 169** - Devlet, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koyar ve tedbirleri alır. Yanan ormanların yerine yeni orman yetiştirilir, bu yerlerde başka çeşit tarım ve hayvancılık yapılamaz. Bütün ormanların gözetimi Devlete aittir.

## **B) T.C. YASALARI ACISINDAN**

### **a. 2872 Sayılı Çevre Kanunu**

#### **Amaç**

**Madde 1-** (Değişik: 5491 - 26.4.2006 / m.1) Bu Kanunun amacı, bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır.

#### **İlkeler**

**Madde 3** – Çevre korunmasına, iyileştirilmesine ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin genel ilkeler şunlardır:

a) Başta İdare, meslek odaları, birlikler ve sivil toplum kuruluşları olmak üzere herkes, çevrenin korunması ve kirliliğinin önlenmesi ile görevli olup, bu konuda alınacak tedbirlere ve belirlenen esaslara uymakla yükümlüdürler.”

#### **Çevrenin Korunması**

**Madde 9-** (Değişik madde ve başlığı: 5491 - 26.4.2006 / m.6) Çevrenin korunması amacıyla;

a) Doğal çevreyi oluşturan biyolojik çeşitlilik ile bu çeşitliliği barındıran ekosistemin korunması esastır. Biyolojik çeşitliliği koruma ve kullanım esasları, yerel yönetimlerin, üniversitelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve ilgili diğer kuruluşların görüşleri alınarak belirlenir.

c) Ulusal mevzuat ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmeler ile koruma altına alınarak koruma statüsü kazandırılmış alanlar ve ekolojik değeri olan hassas alanların her tür ölçekteki planlarda gösterilmesi zorunludur. Koruma statüsü kazandırılmış alanlar ve ekolojik değeri olan alanlar, plan kararı dışında kullanılamaz.

f) Biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilirliğinin sağlanması bakımından nesli tehdit veya tehlike altında olanlar ile nadir bitki ve hayvan türlerinin korunması esas olup, mevzuata aykırı biçimde ticarete konu edilmeleri yasaktır.

## **Bilgi Edinme ve Başvuru Hakkı**

**Madde 30-** (Değişik madde ve başlığı: 5491 - 26.4.2006 / m.21) Çevreyi kirleten veya bozan bir faaliyetten zarar gören veya haberdar olan herkes ilgili mercilere başvurarak faaliyetle ilgili gerekli önlemlerin alınmasını veya faaliyetin durdurulmasını isteyebilir.

## **b. Diğer temel kanunlara da aykırılıklar içermektedir.**

- 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun
- 6831 sayılı Orman Kanunu
- 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
- 3621 sayılı Kıyı Kanunu
- 4342 sayılı Mera Kanunu
- 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu
- 5488 sayılı Tarım Kanunu
- Maden kanunu
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Stratejik Çed Yönetmeliği
- Hava ve gürültü kirliliği Yönetmeliği
- 2872 sayılı Çevre Kanunu,
- 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu,
- 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu
- 4915 sayılı Kara Avcılığı Kanunu
- 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun,
- 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu,
- 167 sayılı Yeraltı Suları Hakkında Kanun,

## **C) ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE PROTOKOLLER AÇISINDAN**

Anayasa'nın 90.Md. Milletlerarası Andlaşmaları Uygun Bulma başlığı altındaki "Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası Andlaşmalar kanun hükmündedir.

**Bu çerçevede, Türkiye'nin imzaladığı ve uymakla yükümlü olduğu konu ile ilgili uluslararası sözleşme ve protokoller şunlardır:**

- **Avrupa Kentsel Şartı (1992 - Strazburg)**

“Bir yerleşim yerinin kültürel ve tarihsel kimliğinin korunması onurlu bir yaşam hakkıyla ilgilidir”

- **Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve Protokoller**

Herkesin yaşam hakkı yasayla korunur. Herkes özel ve aile hayatına, konutuna ve yazışmasına saygı gösterilmesi hakkına sahiptir. Her gerçek ve tüzel kişinin mal ve mülk dokunulmazlığına saygı gösterilmesini isteme hakkı vardır. Bir devletin ülkesi içinde usulüne uygun olarak bulunan herkes, orada serbestçe dolaşma ve ikametgahını seçebilme hakkına sahiptir.

- **Avrupa Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi (1979 - Bern)**

Sözleşmeye taraf olan her ülke, sözleşmenin ek listelerinde (Ek Liste I: Bitki Türleri ve Ek Liste II: Hayvan Türleri) yer alan türlerin doğal yaşam alanlarıyla birlikte koruma altına alınması amacıyla gerekli idari ve yasal önlemleri almakla yükümlüdür.

Listelerde yer alan bitki ve hayvan türlerinin doğadan toplanması, tahrip edilmesi ve ticaretinin yapılması yasaktır. Sözleşmenin amacı, yabancı flora ve faunayı ve bunların yaşama ortamlarını muhafaza etmek, özellikle birden fazla devletin işbirliğini gerektirenlerin korunmasını sağlamak ve bu işbirliğini geliştirmektir.

**Yabancı flora ve faunaların doğal yaşam ortamlarını nesli tehlikeye düşmüş ve düşebilecek türleri, özellikle endemik türleri (Trakya’da çok endemik bitki vardır) ve tehlike altındaki habitatları bu sözleşme hükümlerine uygun olarak korumak”.**

Kanal İstanbul Projesi bu bakımdan da sorun yaratma potansiyeli taşımaktadır. Türkiye Avrupa Konseyi’nin ürettiği bu sözleşmede daimi komite üyesidir ve işin ilginç tarafı da, hem daimi komite üyesi olup, hem de aynı zamanda bu sözleşmeyi ihlal eden tek ülke konumuna gelebilir. Sözleşmeye göre akit taraflar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıklar bakımından bir yöntem önerilmemişse, hakemlik müessesesi devreye girecektir. Yani bir hakem mahkemesi öngörülmektedir. Gelecekte herhangi bir Avrupa Konseyi üyesinin Kanal İstanbul nedeniyle yaban hayatında ortaya çıkacak bir sorun nedeniyle Türkiye’yi uluslararası mahkemelere ya da hakeme götürmesi muhtemeldir.

**Türkiye, insan hakları ihlalleri nedeniyle Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi önündeki derdest davalarda zaten yeterince sorgulanmaktayken bir de yaban hayatı ihlalleri nedeniyle yargılanabilir.** Ülkemiz açısından hem prestij, hem de para kaybı anlamına gelen bu durumu, Kanal İstanbul projesi bakımından da dikkate almamız gerekmektedir.

- **Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme (1972 - Paris)**

Madde 5 - Bu Sözleşmeye taraf olan her Devlet topraklarındaki kültürel ve doğal mirasın korunması, muhafazası ve teşhiri amacıyla etkili ve faal önlemlerin alınmasını sağlamak için, mümkün olduğunca her ülkenin kendi koşullarına uygun biçimde çabaları gösterecektir.

- **Avrupa Peyzaj Sözleşmesi (Floransa Sözleşmesi)**

Avrupa Peyzaj Sözleşmesini Türkiye 2003 yılında yürürlüğe sokmuştur. Sözleşmenin amacı peyzajın korunması, geliştirilmesi ve ulusal ve uluslararası düzeyde çalışmalar yapmak bu

konuda, kamuoyunu, yerel yönetimleri peyzajın önemi ve değerini kavrama konusunda teşvik etmek ve çevre bilincini yaygınlaştırmasına katkıda bulunmaktadır Trakya peyzajını düşündüğünüzde Proje bunu ortadan kaldırma ihtimali doğurmaktadır

- **Birleşmiş Milletler Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (Birleşmiş Milletler Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi)**

Karadeniz'in biyolojik çeşitliliği ve peyzajının korunmasıyla ilgili bir protokol 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu protokolü imzalamıştır. Protokol peyzajın korunması ve biyolojik kaynakların zenginleştirilmesi, muhafaza edilmesi konusunda önemli düzenlemeler getirmektedir.

- **Bükreş Sözleşmesi (Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi)**

Bükreş Sözleşmesi Türkiye dahil tüm taraf ülkelere **Karadeniz çevresinin korunması** için birtakım ciddi hukuki yükümlülükler getirmektedir. Karadeniz'in tehlikeli maddelerden, **kara kaynaklı, gemi kaynaklı kirliliklerden**, gemilerden denizlere yapılan deşarjlardan ve onların yarattığı kirlenmelerden, atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla taşınan kirlenmelerden korunması, canlı deniz kaynaklarının korunması, hepsi bunlar bu sözleşmeyle koruma altına alınmaktadır.

Kanal İstanbul hem **inşaatı** sırasında, hem de **inşaat sonrasında** Karadeniz'e önemli ölçüde bir kirlilik ve çevresel zarar getirecektir.

92 yılında üç protokol imzalanmıştır. Bunlardan biri Karadeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmesine karşı korunmasına dairdir. Bu protokolün birinci maddesi "**Akit taraflar Karadeniz'in kendi ülkelerinde nehirler, kanallar, kıyı tesisleri, diğer suni yapılar, deniz deşarji ve yağmur suyu ve atmosfer yoluyla taşınanlar da dahil olmak üzere herhangi bir kara kökenli kaynaktan çıkanlar gibi kara kökenli kaynaklardan yapılan deşarjlarla kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması, kontrol için tüm tedbirleri alır**" demektedir.

Türkiye bu mega projeye hangi tedbiri almaktadır belirsizdir.

**ÇED dosyası dahil bu bilgiye ulaşamamaktadır.**

- **Barselona Sözleşmesi (Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi)**

1986 tarihli Akdeniz'in kirliliğe karşı korunması Barselona Sözleşmesi de karşımıza çıkacaktır. Karadeniz'deki kirlilik yükü Marmara'yı, Marmara'daki kirlilik yükü Ege'yi, Ege'deki kirlilik yükü Akdeniz'i bir domino etkisiyle etkilemektedir.

- **Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi**

Rio Deklarasyonunu imzalanmıştır. Bu zirveyle ve imzaya açılan Deklarasyonla iktisadi kalkınma terminolojisine **sürdürülebilir kalkınma** paradigması dediğimiz yeni bir kalkınma

paradigması eklenmiştir. Bu süreçte gelişmiş ülkeler vahşi kalkınmadan uzak durmayı taahhüt etmiş ve yükümlülük almıştır.

- **Kyoto Protokolü 2009 da imzalanmıştır.**

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, çevre bağlantı yolları ve İstanbul Havalimanı, Kanal İstanbul'la bir araya geldiğinde iklim üzerinde kümülatif bir etki yaratarak Sözleşmenin ruhuna çok ciddi oranda aykırı hareket edildiği izlenimi uyandırmaktadır.

- **Ramsar Sözleşmesi (Özellikle Su Kuşlan Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme)**

Kanal İstanbul'un inşa edileceği alan gerçi şimdilik Ramsar alanı değildir ancak Ramsar alanı olmaya aday iki alan daha sırada beklemektedir. Küçükçekmece Gölü ile Terkos Gölü.

- **UNESCO" Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunmasına Dair Sözleşme**

Bu sözleşme devletler sahip oldukları kültürel ve doğal kaynakların yalnızca kendilerine değil, tüm dünyaya ait olduklarını vurgulamakta ve devletlere bu kültür ve doğal varlıkları yalnızca kendileri için değil, tüm dünya ülkeleri için de korumaya almaları gereğine işaret etmektedir. Marmara Denizi ve Karadeniz'i ve oradaki toprak parçalarını Kanal İstanbul Projesi ile sadece ülkemizin kalkınmasına özgülemek sözleşme hukukuna aykırılık teşkil edecektir.

- **Çölleşme ile Mücadele Sözleşmesi-**

Türkiye 31.08.1998 tarihinden itibaren resmen taraf olmuştur.

Ülkemiz gerek sahip bulunduğu yarı kurak iklim koşulları ve gerekse engebe durumu itibariyle duyarlı bir ekosistemler kuşağı üzerinde bulunmaktadır. Dünya Çölleşme Tehlikesi Haritası'nda da Orta Anadolu ve çevresi olmak üzere Türkiye'nin önemli kesiminin "çölleşmeye çok fazla ve fazla duyarlı" olarak gösterildiği görülmektedir.

- **Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) 1974**

SOLAS ticari gemilerde can emniyeti konularını düzenleyen en önemli uluslararası sözleşmedir Gemilerin dizayn kriterlerinden muhabere cihazlarının özellikleri ile muhabere usullerine kadar tüm konuları can ve mal emniyeti açısından inceleyerek kurallar koyan, dünya denizlerinde seyreden gemilerde can ve mal emniyetinin sağlanması için alınması gereken tedbirlerle, uyulması gereken hukuk kurallarını belirleyen uluslararası bir sözleşmedir. IMO üyesi ülkeler tarafından imza altına alınan, yasal bir dökümandır.

- **AB. Su Çerçeve Direktifi**

Su Çerçeve Direktifi (SÇD)'nin ana amacı iç yüzeysel suların, geçiş sularının, kıyı sularının ve yeraltı sularının korunması için bir çerçeve oluşturmaktır. Su ekosistemlerinin ve su gereksinimlerine ilişkin olarak, karasal ekosistemlerin ve su ekosistemlerine doğrudan bağımlı olan bataklık alanlarının statüsünün daha fazla bozulmasını önleyen, koruyan ve genişleten, bir yaklaşım ile – nehirler, göller, kıyı suları ve yeraltı suları -Tüm suları korumaktadır .

- **AB. Kuş Direktifi**

NATURA 2000 olarak adlandırılan koruma ağlarının kurulması yoluyla biyolojik çeşitliliğin korunmasını hedefleyen 92/43/AET sayılı Habitat Direktifi ve 2009/147/AT sayılı Kuş Direktifi ile nesli tehlikede olan yabani hayvan ve bitki türlerinin ticaretinin düzenlenmesini hedefleyen CITES Tüzüğüdür.

- **Ev Hayvanlarının Korunmasına Dair Avrupa Sözleşmesi**
- Türkiye'nin 1991 yılında imzaladığı **Ozon Tabakasını İncelten Maddeler Hakkında Sözleşme,**
- **Gıda ve Tarım için Bitki Genetik Kaynakları Uluslararası Antlaşması** (Türkiye üye ülkelerden birisidir)
- Türkiye'nin 1994 yılında imzaladığı **Tehlikeli Atıkların Uluslararası Taşınması hakkında Sözleşme,**
- Türkiye'nin 2010 yılında imzaladığı **Kalıcı Organik Kirlenmeler hakkında Stockholm Sözleşmesi,**
- **Endüstriyel Kazaların Sınır Aşan Etkileri Sözleşmesi, 2000.**

## **D )- ULUSLARARASI ÇEVRE POLİTİKALARI AÇISINDAN**

Uluslararası çevre hukuku, ulus devletlerin kutsal egemenlik yetkilerini kısıtlamaktadır. ağır darbeler vurmaktadır. Uluslararası çevre alanında yaşanan bu gelişmeler Türkiye Cumhuriyeti'nin ulusal egemenlik yetkilerine ciddi sekteler vurabilir.

Öncelikle devletlerin doğal kaynaklarının kullanımı ve yönetiminde egemenlik yetkilerinin mutlak olduğuna dair temel kabullerde önemli değişiklikler olmuştur. Bu değişikliklerin hepsi Uluslararası Adalet Divanının, Avrupa Adalet Divanı'nın ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin içtihatları sonucu ortaya çıkmaktadır.

Bunun sonucu olarak Kanal İstanbul Projesiyle Türkiye Cumhuriyeti sadece diğer devletleri karşısına almakla kalmayacak, aynı zamanda uluslararası örgütleri, uluslararası şirketleri, uluslararası STK'ları, tek tek güçlü küresel bireyleri de karşısına alacaktır.

Devletlerin kendi ülkesi sınırları içerisinde yaşayan canlılara ve gelecek kuşaklara, özellikle vatandaşlara, göçmen ya da sığınmacılara, evcil hayvanlara, ormanlara ve yaban hayatına ilişkin sorumluluklarında önemli değişiklikler olmuştur. İmzaladığı sözleşmeler gereği, Bu sorumlulukları Türkiye Cumhuriyeti yok farz edemez ve bu gelişmelerden kendini soyutlayamaz. İstese de milletlerarası toplum izin vermeyecektir. 2872 sayılı 1983 tarihli Çevre Kanunu ve onun akabinde gerek Avrupa Birliği'ne uyum için

gerekse de Çevre Kanunu'nu işler hale getirmek için çıkartılan bir çok yönetmelik söz konusudur.

ÇED 'den daha kapsamlı olan Stratejik Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği kabul edilmiştir. Bu nedenle klasik ÇED süreci yerine, Kanal İstanbul'la ilgili, stratejik çevresel etki değerlendirmesinin yapılması gereklidir. Çevresel etki değerlendirmesi süreci, çevreye etkisi olan belli büyüklükteki sanayi ve enerji tesislerinin, madencilğin ya da küçük yatırımların çevresel etkilerinin ve bunun önlenmesine ilişkindir.

**Bu tür stratejik nitelikli planlar projeler ve yatırımlar stratejik çevresel etki değerlendirmesinin konusudur.**

Devletler, kendi doğal kaynakları konusunda idari tasarruflarda bulunurken ve iktisadi kalkınmalarını gerçekleştirirken başka ülkelerin kaynaklarına verecekleri zararları da önleme sorumlulukları vardır. Uluslararası mahkeme kararlarında bunun sıklıkla kullanıldığını görülmektedir. Bu nedenle komşularına zarar verecek ve geleceklerini riske atacak böylesi büyük bir projede başka ülkelere ne olduğuna kayıtsız kalmak mümkün görülmemektedir.

Ülkelerin ve bölgelerin sel, kuraklık, salgın hastalık ve açlık gibi afetlere direncini arttırmaya ve riski yönetmelerine ilişkin uluslararası hukukta ortaya çıkan değişiklikler söz konusudur. **Kanal İstanbul hiç şüphe yok çevresel açıdan riskli projedir.** Bu nedenle eğer mutlaka yapılacaksa bu riskin nasıl yönetileceğine dair uluslararası çevre hukukunda gelişen ilkelere uygun davranmak gereklidir.

Uluslararası alanda kimseye ya da devletlere ait olmayan yerlerin hukuki statülerinde değişiklikler söz konusudur.. Özellikle açık denizlerin, okyanusların, atmosferin, iklimin, Arktik ve Antarktika Kıtasının, buzulların nasıl yönetileceğine dair yeni küresel çevre anlaşmaları üzerinde çalışılmaktadır. Bunların bir kısmını Türkiye Cumhuriyeti imzalamıştır. Uluslararası çevre hukuku, her ne kadar biz ona açık deniz desek bile örneğin Karadeniz'i açık deniz statüsünde görmemekte, küresel ve çevresel mal rejimi oluşturup bu rejime dâhil etmektedir.

Günümüz kalkınma anlayışı ,sürdürülebilir kalkınmadır. Vahşi kalkınma anlayışıyla çevreye ve iklime duyarsız mega projeler tasarlamak ve bu yatırımlara uluslararası finansman bulmak kolay değildir. Bu nedenle plan ve projelerin küresel etkilerini dikkate alarak vahşi kalkınmadan daha dirençli kalkınmaya, sürdürülebilir kalkınmaya yönelmek gerekmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelere çevresel duyarsızlığından dolayı uluslararası kamuoyu çok büyük baskı yapabilmektedir. Çin dahi yatırımlarının çevresel etkilerinden dolayı uluslararası kamuoyunun baskılarına maruz kalmaktadır. Türkiye'nin de maruz kalması büyük olasılıktır.

Çevre siyasetinde yeni gelişen ekolojik denge, küresel, çevresel adalet, küresel kırılganlık, küresel çevresel mallar, kavramları ile karşılaşılmaktadır. Bu yeni oluşturulan kavramlar, uluslararası çevre hukukunu ve devletler hukukunu çok etkileyen kavramlar haline gelmektedir. Buradan hareketle özellikle milletlerarası mahkeme kararlarının da bu yeni kavramları içtihatlarında kullanmalarına bağlı olarak artık klasik devletler hukuku

prensiplerinin yanında **yeni küresel ekolojik hukuk düzeni ve prensiplerine geçilmektedir.**

Türkiye bunun gerisinde kalmaz. Birleşmiş Milletler bizzat bu prensipleri üreten ve destekleyen örgüt olarak Türkiye'ye doğrudan baskı uygulayabilir.

Kanal İstanbul'u planlarken, programlarken ve stratejik çevresel etki değerlendirmelerini hazırlarken bu prensiplerin de dikkate alınması gereklidir..

#### **IV- İDARİ İŞLEMİN ÖZELLİKLERİ**

##### **EHLİYET VE MENFAAT KONUSU**

Anayasanın 125. maddesi 1. maddesinin 1. fıkrasında idarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolunun açık olduğu hükme bağlanmıştır.

İdari işlem konusu olan alanın (İstanbul'un ve Dünyanın en önemli Kültür ve tabiat varlıkları endemik türlerin bulunduğu, Karadeniz, Marmara ve kıyıdaş ülkeleri ve toplumu ilgilendiren menfaat nedeniyle HAK İHLALİ olduğunun kabulü gerektiği açıktır.

Menfaat ihlali, hak ihlali kavramından daha geniş kapsamlı olup; maddi veya manevi bir zararı bulunmasa dahi ilgiliye dava açma hakkı vermektedir. Genel olarak davacının idari işlemle "ciddi ve makul", "maddi" ve "manevi" bir ilişkisinin varlığı, iptal davası açma ehliyeti için yeterli görülmektedir. Tüm toplumu ilgilendiren konularda iptal davası açma ehliyeti, Menfaat ihlali şartı, toplumu ilgilendiren konularda daha geniş yorumlanmaktadır.

Yargısal uygulamada; çevre, tarihi ve kültürel değerlerin korunması, imar uygulamaları gibi kamu yararını yakından ilgilendiren konularda daha geniş bir kesimin iptal davası açma ehliyetine sahip olduğunu kabul edilmektedir.

Bu nedenle, Danıştay, **toplumun tümünü veya belli kesimlerini ilgilendiren konularda menfaati ihlal edilen kişiler ile birlikte meslek kuruluşları, odalar, barolar dernekler vb. kuruluşların da iptal davası açma ehliyetine sahip olduğunu yerleşik içtihat haline getirmiştir.**

##### **İSTANBUL BAROSU'NUN EHLİYET KONUSU**

Çevre, imar uygulamaları, tarihi ve kültürel değerlerin korunması gibi kamu yararını yakından ilgilendiren konularda subjektif ehliyet koşulunun bu durum dikkate alınarak yorumlanması gerektiğine ilişkin Danıştay kararları uzun yıllar istikrarlı bir içtihat niteliği kazanmıştı.

Uzun yıllar devam etmiş bu uygulama 2010 yılından itibaren HSYK ve dolayısıyla Danıştay, Yargıtay gibi içtihat mahkemelerinin yeniden yapılandırılmasından sonra değişmiş; **Baroların ve TBB subjektif ehliyet koşulu Uluslararası sözleşmelere, Avukatlık Kanunu'nun açık hükümlerine ve AİHM kararlarına aykırı olarak, sadece Avukatlık mesleğiyle sınırlı olarak yorumlanır hale gelmiştir. Sonuç olarak, bu tutum mahkemeye erişme hakkını engelleyen boyutlara ulaşmıştır.**

Danıştay'a göre, iptal davası açacak olan kişinin ihlal edilen menfaatin, “*meşru*”, “*kişisel*” ve “*güncel*” bir *menfaat olması* gerekmektedir.

1136 sayılı Avukatlık Kanunu'nun “*Baroların Kuruluş ve Nitelikleri*” Başlıklı 76 ncı maddesinin 4667 sayılı Kanunla değişik 1 inci fıkrasında; “*Barolar; avukatlık mesleğini geliştirmek, meslek mensuplarının birbirleri ve iş sahipleri ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni sağlamak; meslek düzenini, ahlakını, saygınlığını, hukukun üstünlüğünü, insan haklarını savunmak ve korumak, avukatların ortak ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla tüm çalışmalarını yürüten, tüzel kişiliği bulunan, çalışmalarını demokratik ilkelere göre sürdüren kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşlarıdır*” hükmü düzenlenmiştir.

Avukatlık Kanununun 76 ve 110/17 maddelerinde yer alan “**hukukun üstünlüğünü, insan haklarını savunmak ve korumak,**” ifadeleri kanuna **2001 yılında 4667 sayılı yasa ile yapılan değişiklikle girmiştir.** iptal davası açılabilmesi için “**kişisel hak ihlâli**” koşulunun aranması sebebiyle Anayasaya aykırı bulunarak, idarî işlemlere karşı dava açılabilmesi için kişisel hakkın ihlâl edilmesi koşulunun getirilmesiyle, soyut, genel ve gayrî şahsî olan düzenleyici tasarruflara karşı yargı yolunun daraltıldığı ve idarenin düzenleyici işlemlerine karşı uygulanmalarını beklemeden dava açılmasını güçleştirdiğinden, bu hükmün Anayasanın 125 inci maddesinin birinci fıkrasına aykırılık oluşturduğu gerekçesiyle Anayasa Mahkemesince 21.9.1995 tarihli ve E : 1995/27, K : 1995/47 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Bu karar 10.4.1996 tarihli ve 22607 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmış, yayımını izleyen üç ay sonra 10.7.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

**Avukatlık kanunun yukarıdaki hükmünün dar yorumlanması, uluslararası hukuka, uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata da açıkça aykırıdır.**

**AİHM, Társaság a Szabadságjogokért v. Hungary kararında,** başvuru Macaristan’da temel hakları destekleyen ve bunun yanında hukuk devleti ve sivil toplum güçlendirme amacı olan bir **sivil toplum örgütüydü.**

AİHM bu davada verdiği kararla kamusal izleme ve denetleme (watchdog) tanımını genişletmiştir.

Mahkeme, Jersild v. Denmark kararında kamusal izleme ve denetlemenin hayati önemine vurgu yapmıştır. Kamusal tartışmalara sebep olmanın basın görevlerinden biri olduğuna değindikten sonra, bu işlevin gerçekleştirilmesinin sadece medya ve profesyonel gazetecilerin işi olmadığını belirtmiştir. Bu davada kamusal tartışmayı başlatma görevini bir Sivil Toplum Örgütü tarafından yerine getirildiğine vurgu yapmıştır.

Her iki karar birlikte değerlendirildiğinde AİHM **basının bilgiye erişim görevindeki** çok önemli rolünü uzun zamandır tanıdığını ve ‘publicwatchdog’ tanımını genişlettiğini; **Sivil Toplum Örgütlerinin insan haklarını koruma ve kamusal tartışmaları başlatmadaki önemini kabul ettiği** açık olarak görülmektedir.

Yukarıda yaptığımız açıklamalar ışığında 1136 Sayılı Avukatlık Kanunu ile kendilerine hukukun üstünlüğünü, insan haklarını savunmak ve koruma görevi verilen, yine Çevre Kanunu m. 30 ile çevre konularında ‘**herkes**’ ifadesiyle yetkilendirilen, **Okay Ve Diğerleri / Türkiye Davasında** AİHM’in verdiği kararda **Anayasa m.56 yapılan atıfla** özellikle ekonomik ya da başka herhangi kayıpla karşı karşıya bulunmayan **başvurucuların Türk hukukuna göre yetkili oldukları** kararı ortada dururken ve de AİHM yukarıda belirtilen kararlarıyla, **kamusal izleme ve denetleme (watchdog) tanımı içinde yer aldığı kuşkusuz bulunan Baroların dava ehliyetinin tanınmaması açıkça Anayasaya ve AİHM kararlarına aykırıdır.**

Halen uygulanan ve Baroların dava ehliyetini tanımayan yorumda ısrar edilmesi durumunda, ülkemizin ulus üstü yargı mercilerinde mahkum olacağı açıktır. İnsan hak ve

özgürlüklerine , çağdaş ve uluslararası hukuka aykırı bu uygulamadan ivedi dönülmesi ve baroların dava ehliyetinin tanınması gerekmektedir.

Öte yandan “Yönetim Kurulunun Görevleri” başlıklı 95 inci maddesine 4667 sayılı kanunla eklenen 21 inci bendinde; *21. Hukukun üstünlüğünü ve insan haklarını savunmak, korumak ve bu kavramlara işlerlik kazandırmak, ...*” hükmü düzenlenmiştir.

Anılan hükümlerin birlikte tetkikinden de görüleceği üzere; Barolar da, iş bu dava **özelinde İSTANBUL BAROSU**, hukukun üstünlüğünü sağlamakla görevli meslek kuruluşları olup; bu bağlamda buldukları yerlerde hukuka açıkça aykırı bulunan ve kamu yararını ihlal eder mahiyetteki işlemlerin iptaline ilişkin davalarda **taraf ehliyetine haizdir**.

Hukukun üstünlüğünü savunma, koruma ve bu kavramlara işlerlik kazandırma görev ve yetkisi olan Baronun; Anayasaya, uluslararası sözleşmelere, kanuna ve yargı kararlarına aykırı olduğuna ilişkin yönetmeliğin iptali isteminde dava ehliyeti olmadığından bahsedilemez. Avukatlık Kanunundan kaynaklanan görevlerini yerine getirmek konusunda iptal davası açma istemimiz, yasada belirtilen kavramlara işlerlik kazandırmanın yasal ve kaçınılmaz bir yoludur.

Nitekim Sağlık Bakanlığı Meslek Liseleri Ödül ve Disiplin Yönetmeliği ile ilgili müvekkil kurumca açılan davada, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu’nun 07.04.2005 gün 2003/417 E. 2005/234 K. no’lu kararında: “*Baronun, dava konusu Yönetmelik hükümleri ile Anayasanın eşitlik ilkesinin, kişinin dokunulmazlığı ilkesinin, özel hayatın gizliliği ilkesinin, kanunsuz suç ve ceza olmayacağı ilkesinin, temel hak ve özgürlüklerin ancak kanunla sınırlanabileceği ilkesinin ihlal edildiğini, öğrenim özgürlüğünün engellendiğini öne sürerek bakılan davayı açtığı göz önünde bulundurulduğunda, iptalini istediği Yönetmelik hükümleri ile menfaat ilgisinin bulunduğu açık olduğu gerekçesiyle aksi görüş kabul edilmeyerek Daire kararına karşı yapılan temyiz başvurusunun esas yönünden incelenmesine geçildi.*” denilmiştir.

Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu’nun 10.12.2009 gün 2009/1005 Y.D İtiraz no’lu kararında, kişisel menfaat ihlali kavramı Baro’lar yönünden değerlendirilerek o zamana kadar Baroların dava açma ehliyetleri yönünden Dairelerin farklı kararlarına yer verilmiştir. Netice olarak da; “*Dava konusu uyuşmazlıkta; dava konusu karar ile yükseköğretime girişte bir sistem getirilmekte ve bu düzenlemeyle ülkenin eğitim sisteminin bütünü etkilenmektedir. Dava konusu kararın bu özelliği nedeniyle genel kamu yararı ile ilgili bulunduğu açıktır. Eşitlik ilkesinin zedelendiği, kazanılmış hakların çiğnendiği, Anayasa’ya ve yasalara aykırı düzenleme yapıldığı, yargı kararlarının uygulanmadığı savıyla açılan bu davada, işlemin hukuki niteliği ile hukukun üstünlüğünü koruma görev ve yükümlülüğü bulunan davacı Baro Başkanlığı’nın iddiaları birlikte dikkate alındığında davacının dava konusu kararla menfaat ilgisinin bulunduğuna ..... karar verilip, ..... itirazın esastan incelenmesine geçildi*” denilmiştir.

Sözkonusu kararda Baroların hukukun üstünlüğünü savunma görevinin avukatlık mesleğinin geliştirilmesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği düşüncesi kabul edilmemiştir.

Temyiz olunan kararın gerekçesi de bu düşüncedir. Yani Baroların hukukun üstünlüğünü savunma görevi, avukatlık mesleğinin geliştirilmesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerekliliğidir. Oysa ki bahsettiğimiz kararda bu düşünce kabul edilmemiştir.

Baroların dava açma ehliyetleri, belirttiğimiz kararlarda geniş yorumlanmıştır. Ayrıca aynı kararda; “*1136 sayılı Yasa’nın 76. ve 95/21. maddelerinde yapılan ve yukarıda açıklanan yasal değişiklikten sonra Baroların; mesleki bir örgüt olmanın ötesinde hukukun üstünlüğünü, insan haklarını savunmak ve korumak gibi bir işlev yüklenmesi nedeniyle diğer meslek örgütlerinden farklı bir konuma sahip olduğu açıktır.*”..... “*Avukatlık*

*Yasası'nda yapılan değişiklikten sonra açılan davalarda dava açma ehliyetinin bulunup bulunmadığı saptanırken, iptal davasının genel amacının yanı sıra dava konusu idari işlemin niteliği, bu işlemin hukukun üstünlüğünü, hukuk devleti ilkesini etkileyip etkilemediği, genel kamu yararı, Anayasa ile koruma altına alınan eşitlik, kişinin dokunulmazlığı, özel hayatın gizliliği, kanunsuz suç ve ceza olamayacağı gibi temel insan haklarının ihlal edilip etmediğine ve yargı kararlarının uygulanmaması veya geçersiz kılınması gibi hukuk devleti ilkesini zedeleyen bir durumun söz konusu olup olmadığına bakılarak menfaat ilgisinin olaya özgü, ancak daha geniş yorumlandığı görülmektedir.”* denilmiştir.

Diğer yandan 14.04.2011 gün ve 27905 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan **Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin geçici 3. maddesinde** değişiklik yapılmasına dair düzenlemenin iptali için açılan davada, **Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu'nun 25.12.2013 Tarih ve E. 2011/2420, K.2013/4687 sayılı Kararında;** *“Barolar, yargılama faaliyetinde bulunan avukatların bağlı olduğu meslek kuruluşu sıfatı ile, mesleki çalışmalarının yanında hukukun üstünlüğünü korumak Ve savunmakla da yükümlü olduklarından, İstanbul Barosu Başkanlığının, yargı kararının uygulanmadığını öne sürerek dava konusu işlemlerin iptali istemiyle açacağı davada menfaat ilgisinin olduğundan dava açma ehliyetine sahiptir.”* denilmiştir.

Basın mensuplarının Emniyet bina ve eklentilerine girişlerine izin verilmemesi, merkez ve taşra birimlerinde basın mensuplarına tahsis edilen odaların iptal edilmesine dair Emniyet Genel Müdürlüğü'nün İl Valiliklerine gönderdiği 22.12.2013 tarihli genelgenin iptali ile yürütmesinin durdurulması istemli olarak açılan davada, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu, 05.03.2015 gün ve 2015/202 YD İtiraz no'lu kararı İstanbul Barosunun bu davayı açmakta menfaati bulunmadığı yönündeki savunmalar değerlendirilerek üç üyenin Baronun sübjektif ehliyetinin bulunmadığı yönündeki oylarına karşılık *“1136 sayılı Avukatlık Kanunu'nun 4667 sayılı 1136 sayılı Avukatlık Kanunu'nun 4667 sayılı Yasa ile değişik 76. maddesinde; Barolar, ..... hukukun üstünlüğünü, insan haklarını savunmak ve korumak, ....., amacıyla çalışmalarını demokratik ilkelere göre sürdüren kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu olarak tanımlanmış olup, dava konusu Genelge ile anayasal bir temel hak olan ifade özgürlüğü, basının bilgi ve halkın haber alma hakkına ilişkin doğrudan bir düzenleme yapıldığından, Baro'nun, bu düzenlemeyi dava konusu etmekte ehliyetinin bulunduğuna oçokluğu ile karar verilerek, isin esasının incelenmesine geçilmiştir.”* denilmiştir.

Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu'nun 25.06.2014 gün ve 2012/2180 E. 2014/2784 K. no'lu kararı ile; 23.06.1985 gün ve 18790 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Milli Eğitim Bakanlığına Bağlı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliğinin 78. maddesinde özel öğretim kurumu binalarının idari bölümlerinde *“Atatürk köşesi”* bulunması gerekli iken bu yönetmeliği yürürlükten kaldıran 08.03.2008 tarih ve 26810 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği'nde bu zorunluluğu devam ettirecek şekilde bir düzenlemeye yer verilmemesi, 2709 sayılı Anayasa'nın “Eğitim ve öğretim hakkı ve ödevi” başlıklı 42. maddesinin 6. fıkrasında yer alan “Özel ilk ve orta dereceli okulların bağlı olduğu esaslar Devlet Okulları ile erişilmek istenen seviyeye uygun olarak, kanunla düzenlenir.” hükmüne, dayanağı Özel Öğretim Kurumları Yasası'na, Milli Eğitim Temel Kanunu'na, Türk Milli Eğitiminin temel ilke ve kurallarına aykırı görülerek Danıştay 8. Dairesinin 24.09.2008 gün ve 2008/3863 E. sayılı kararı ile önce yürütmesinin durdurulmasına, daha sonra aynı dairenin 29.01.2010 gün ve 2010/387 K. sayılı kararı ile iptaline karar verilmesine rağmen dava konusu yönetmelikte bu yargı kararı dikkate alınmaksızın yine *“Atatürk Köşesi”* düzenlemesine yer verilmemesi suretiyle hukuk devleti ve Anayasa'nın 138. maddesinin zorunlu gereği olan *“yargı kararlarının gereklerinin yerine*

*getirilmesi*” ilkesinin bertaraf edildiği gerekçesiyle açılan davada İstanbul Barosunun menfaat ilgisine sahip olduğu kabul edilerek aksi yöndeki Danıştay 8. Dairesinin 25.04.2012 gün ve 2012/3349 E. 2012/1929 K. sayılı kararının bozulmasına karar verilmiştir.

**Aşağıdaki Kararlar Baroların ve AİHM içtihatları bağlamında TBB'nin hükümet dışı kuruluşlar olduğunu göstermektedir.**

**AİHM, TheMunicipalSection Of Antilly V. France ve Ayuntamiento De Mula V. Spain** kararlarında Belediye ve Belediye bağlı kuruluşlarının *yerel hükümet kuruluşları* olduğunu ve anayasa ve yasalarla kendilerine verilen resmi görevleri yerine getirdikleri gerekçesiyle AİHS m. 34 bağlamında *başvurucu statüsüne sahip olmadıklarına karar vermiştir.*

**AİHM, Avrupa Konseyi Sözleşmesinin önsözünde yer alan “hukukun üstünlüğü”nü uluslararası andlaşmalara ilişkin yorum kuralları bağlamında ele almış ve hukukun üstünlüğü kavramı bağlamında adil yargılanma hakkına vurgu yapmıştır.**

**StateHoldingCompanyLuganskvugılyya V. Ukraine** kararında, başvuru Ukrayna devlet şirketi idi. Hükümet dışı kuruluşların karşıtı olarak kullanılan hükümet kurumları terimi sözleşme m.34 bağlamında *hükümet kontrolü altında kamu hizmeti yürüten* veya hükümet yetkilerinin kullanılmasına katılan hukuki varlıkları kapsar.

Başvuru kömür endüstrisi alanın faaliyet gösteren, devlet tarafından kontrol edilen, desteklenen, kamu hizmetini yerine getirirken bağımsız bir işlevi olmayan bir kamu hizmeti kuruluşu olması nedeni ile *başvuruyu kabul etmemiştir.*

**Radio France v France [2003] ECHR 53984/00** (Second Section, 23 September 2003) paragraf 26 kısmi kabul edilebilirlik kararı:

AİHS. 34. m. bağlamında “Hükümet dışı kuruluşların” tersi olarak kullanılan “hükümet kuruluşları” terimi, sadece hükümetin merkezi organlarına uygulanmaz, fakat kamusal işlevleri yerine getiren, otonomilerine bakılmaksızın dağıtılmış otoritelere, benzer şekilde bölgesel ve yerel otoritelere de uygulanır.

*TheHolyMonasteries v. Greece ve Radio France andOthers v. France* kararlarıyla, her ne kadar adı geçen başvuru kurumların kuruluşu kanunla düzenlense ve *bir takım kamu hizmetleri yürütse de bu faaliyetlerin Hükümet yetkisinin kullanılması bağlamında bir faaliyet olmadığı*, kamu yönetimine dair herhangi bir unsur teşkil etmediği, bu konudaki Mahkeme yaklaşımının çok sıkı olmadığı ve değerlendirmenin her bir dava temelinde ayrı ayrı yapıldığı ifade edilerek, bu iki kurumun *başvuruculuk sıfatı Mahkeme tarafından kabul edilmiştir.*

**Case Of TheAssociationForEuropeanIntegrationAnd Human RightsAndEkımdzhiev V. Bulgaria, (Application No. 62540/00)**

Bu başvuruda davacılarından biri, kar amacı gütmeyen Avrupa Entegrasyonu ve İnsan Hakları derneği ve diğeri ise Bulgaristan vatandaşı bir avukattır. Dava gizli izleme önlemleri getiren bir yasaya (**Special SurveillanceMeansAct of 1997**) karşı yapılmıştı. Başvurucular bu yasanın AİHS kapsamındaki m.6, 8 ve 13 bağlamındaki haklarını müdahale ettiğini iddia ediyorlardı.

Başvuru *Derneğinin temel amaçlarından biri insan haklarını korumaktır.* İkinci başvuru ise, bir avukattır.

Bu davada Hükümet derneğin sözleşmenin 34. maddesi anlamında mağdur olmadığını iddia etti. (Parag.55)

Mahkeme hükümet görüşünün aksine başvuru derneğin bir tüzel kişi olması gerçeği karşısında Sözleşmenin 8. maddesinin korumasından tamamen yoksun bırakılmayacağına hükmetti. (Parag. 60)

### **Case Of TheHolyMonasteries V. Greece (Application no. 13092/87; 13984/88)**

Başvuru manastırlar 9-13 YY kurulmuşlardı, 590/1977 sayılı kanun Kiliseye ve manastırlara kamu tüzel kişiliği tanımıştı. (Para.14) Eğitim ve Din İşleri Bakanının yerel başpiskopos ve Kutsal Kilise Meclisinin uygun görüşlerini alarak Başkanlık kararnamesi ile kurulur, birleşebilir veya son verilebilirdi.

Hükümet, bunların hükümet dışı kuruluşlar olmadığını, uygulanabilir idari kararlar aldıklarını ve diğer kamu otoritelerin kararları gibi, Yüksek İdare Mahkemesinin denetimine tabi olduğunu belirtti. (paragraf.48)

Mahkeme, manastırların hükümet yetkileri kullanmadığına karar verdi. Bunların manevi, kültürel ve sosyal hedeflerinin olmasının kamu hizmeti amacıyla kurulmuş hükümet organlarıyla aynı sınıfa sokulmasının mümkün kılmadığını belirtti.

Mahkeme bu gerekçelerle başvuru manastırları hükümet dışı kuruluşlar olarak kabul etti

Ancak, bir tüzel kişinin bir devlet ya da sivil toplum örgütü olarak nitelenmesi her zaman, kolay değildir. Bazı durumlarda resmi olarak kamu tüzel kişisi olarak düşünülen (kamu hukuku kuruluşları) (AİHS) Sözleşmenin anlamında sivil toplum örgütleri (hükümet dışı) olarak kabul edildiler; çünkü onların amaçları ve güçleri Kamu-yönetim amaçlı teşkil edilmiş kamu tüzel kişiler olarak kabul edilmesini sağlamaya yeterli değildi.

Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin içtihatları göstermektedir ki, hükümet organları ve kamu kuruluşları gibi kamu hukuku kurumları **hükümet etme yetkilerini kullanmadıkça, kamuyönetimi amacıyla kurulmadıkça ve devletten tamamen bağımsız oldukça** sivil toplum örgütü statüsüne sahip olabilirler.

Tersine, **hükümet yetkisinin kullanılmasında katılan ya da devlet kontrolü altında bir kamu hizmeti çalıştıran** kamu şirketleri gibi, özel hukuk tüzel kişileri hükümet kuruluşları olarak değerlendirilecektir.

Danıştay 6. D. 1986/212E.1986/321K. T. 26.3.1986 kararında da belirtildiği gibi, bunların sınırlı bazı kamu yetkileriyle donatılmış, kamu kurumlarından ayrı kendine özgü kuruluşlar olduğunu ortadadır. Bu kurumlara mesleki faaliyetlerin düzenlenmesiyle ilgili görevler verilmiş olup; bunlardan ayrı olarak **Barolara hukukun üstünlüğünü, insan haklarını savunmak ve korumak görevi verilmiştir. Bu görev meslek mensuplarıyla sınırlı olmayıp, ülke genelini kapsayan bir sorumluluktur.**

Yukarıda çeşitli başvurulara ilişkin olarak verilmiş kararlar incelendiğinde; mahkemenin bazı kamusal kurumları **hükümet dışı kuruluşlar olarak nitelediğini görmekteyiz.** Hükümet dışı kuruluşlar olarak nitelenen dolayısıyla Sözleşme m.34 bağlamında mağdur statüsü kabul edilen kamu kurumlarının ortak özellikleri şunlardır:

**Hükümet yetkilerini kullanmamaktadırlar,**

**Kamu hizmeti amacıyla kurulmamışlardır,**

**Devletten bağımsızdırlar.**

Bunların aksine hükümet kuruluşları, hükümet yetkilerinin kullanımında yer alırlar, hükümet kontrolünde kamu hizmeti sunarlar.

Bir kamu kuruluşunun hükümet dışı olup olmadığının tespitinde onun yasal statüsü, statünün ona tanıdığı haklar, faaliyetinin niteliği ve politik otoriteden bağımsızlığının derecesi öne çıkmaktadır.

- **Hükümet yetkilerini kullanmamaktadırlar;**

Yukarıda anlatılan mahkeme kararları ve özetlediğimiz kriterler ışığında Baroların ve TMMOB bağlı mühendis odalarının statülerine bakıldığında bu kurumların hiçbiri hükümet yetkilerini kullanmamaktadır. Bunlar **belirli mesleklerin icrasına dönük**, mesleklerin icrası sırasında meslek örgütlerinin üyeleri ve çalışmaları, disipline ilişkin hususlar gibi belirli alanları düzenlemeye dönük sınırlı kamusal yetkiler kullanan **kendine özgü kuruluşlardır**.

- **Kamu hizmeti amacıyla kurulmamışlardır;**

Belirli bir kamu hizmetini yerine getirmek amacıyla kurulmamışlardır. **Belirli meslek gruplarına mensup kişileri bir arada bulunduran meslek kuruluşlarıdır**. Bu meslekleri yerine getiren kişilerin meslekleri nasıl yerine getireceğiyle ilgili düzenlemeler, bu kişilerin meslek faaliyetleriyle ilgili olarak meslek örgütleriyle ilişkileri, meslek içi disiplin gibi düzenlemelerden sorumlu kuruluşlardır. Amaç bir kamu hizmeti sunmak değildir.

- **Devletten bağımsızdırlar.**

Bu kuruluşlar **Hükümet yetkilerini kullanmadıkları ve belirli bir Kamu hizmetini yerine getirmek amacıyla kurulmadıkları için devletten bağımsızdırlar**. Kanunla kurulmuş olmaları ve bakanlıklarla ilgileri meslek örgütleri olarak mesleğin icrasına ilişkin faaliyetlerle sınırlıdır. Türk kamu hukukunda bazı kamu hizmet kurumları ve kamu göreviyle ilgili kurumlarda olduğu gibi genel bir **vesayet denetimi altında değildirler**.

Bağımsızlık, Baro organlarının oluşumunda, seçiminde, çalışmasında ve denetiminde kendisini gösterir. 1136 sayılı Avukatlık Yasası'nda 2.5.2001 tarihli 4667 sayılı Yasa ile yapılan değişiklikler bütün bu konularda baroların yürütme organından bağımsızlığını oldukça ileri noktalara götürmüştür. Adalet Bakanlığı vesayeti daraltılmış, son sözü söyleyen makam olmaktan çıkarılmıştır.

**Yukarıda açıkladığımız ulusal ve uluslararası hukuk ve AIHM içtihatları ışığında Barolar ve diğer meslek örgütleri, Anayasa m.56 ve Çevre Kanunu bağlamında özünde kamu yararı bulunan konularda dava ehliyetine sahiptir.**

Anılan nedenler İstanbul Barosu'nun, Kanal İstanbul Projesine ilişkin açmış olduğu **ÇED OLUMLU KARARI İPTAL DAVASINDA dava açma ehliyeti bulunmaktadır.**

## **SONUÇ :**

Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapılması öngörülen kanal projesinin getirisi ile yapacağı tahribat ve bu tahribatın ekolojik, ekonomik ve sosyal boyutları bilimsel ve teknik düzeyde uzman bilim adamları tarafından uygun görülmemektedir.

İstanbul Boğazı çevresindeki yerleşim alanlarını akaryakıt, doğalgaz, amonyak tankeri kazalarından ve yangınlarından korumak bahanesi ile bir kanal açmak, çevresinde yeni yerleşim alanları yaratmak, milyonlarca insanı da yerleştirmek, aynı tehlikeyi öteye kopyalamak anlamına gelmektedir.

Bölge ülkelerini de yakından ilgilendiren proje , Türkiye'ye Uluslararası Hukuk alanında yükümlülük getirecektir.

Açıkladığımız nedenlerle,

**BAŞTA ULUSLARARASI HUKUK VE SÖZLEŞMELERİ, AIHM KARARLARI, ANAYASA VE ULUSAL MEVZUAT OLMAK ÜZERE, KAMU YARARINA, BİLİM, TEKNİK VE ŞEHİRCİLİK İLKELERİNE VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ KRİTERLERİNE AYKIRI OLARAK,**

**BİLİMSEL TEKNİK İLKE VE STANDARTLAR ESAS ALINMADAN, FİZİBİLİTESİ DAHI YAPILMADAN HAZIRLANAN ÇED RAPORLARI, GEREK KAPSAM ve İÇERİK GEREKSE USUL VE YAKLAŞIM OLARAK KABUL EDİLEMEZ.**

Bu nedenle yargı konusu **ÇED OLUMLU KARARI** hakkında **YÜRÜTMENİN DURDURULMASI ve İPTAL EDİLMESİ GEREKMEKTEDİR.**

Ayrıca Kanal İstanbul olarak anılan yatırımın toplum yararı kriterleri kanıtlanmamıştır. Bu nedenle gerçekleştirilmesinin toplumsal bir karşılığı yoktur. Toplum yararı taşımayan bir yatırımın, çevre açısından yaratacağı sakıncalar tümüyle toplumsal zarar ve maliyetler olarak karşımıza çıkacaktır ve bu durum karşısında ÇED Olumlu kararının **hukuka uygunluk taşımayacağı da açıktır.** Bu bakımdan **dava konusu işlem amaç unsuru bakımından hukuka aykırıdır ve iptal edilmesi gerekir.**

**YÜRÜTMİYİ DURDURMA TALEBİ HAKKINDA**

Her ne kadar İdari Yargılama Usulü Kanunu'nda ÇED davaları için ivedi yargılama usulü öngörülmüşse de her geçen gün yaklaşan bu doğal felaketin önüne geçmek için **bir an önce yürütmeyi durdurma kararı verilmesi gerekmektedir.**

Dava konusu işlemin telafisi imkansız zararlara yol açacağı ve açıkça hukuka aykırı olduğuna ilişkin dilekçemizde yeterli somut delil sunulmuştur. Bununla birlikte Çevre Hukuku'na özgün rengini veren en temel ilkelerden biri **İhtiyat İlkesi'**dir. *“Burada ispat yükünün, geleneksel şeklinden sıyrılarak, çevresel bozulmaya yol açabilecek faaliyete karşı çıkanlardan alınıp bu faaliyeti gerçekleştirmek isteyenlere, diğer bir deyişle çevresel kaynakları kullananlara yüklenmesi, yani yer değiştirmesi söz konusudur. Bu yer değiştirme, hukuki sorumluluğun ortaya çıkması aşamasından çok önce, faaliyetin yapılıp yapılmamasının koşulu olarak kendini gösterir.*

*Çünkü bu önlemin kabul edildiği durumlarda, faaliyet ya da proje sahibi gerçekleştireceği faaliyetin çevresel açıdan önemli bir zarar yaratma riski taşımadığını ortaya koymakla yükümlüdür. Ancak bu takdirdedir ki faaliyette bulunmak için gereken izni alabilecektir.”* (Çevre Hukuku. Nükhet Turgut:1998, Sayfa 329)

Dava konusu işlemin yürütülmesi halinde, insan sağlığına ve çevreye geri dönülemez zararlar verilecektir.

**HUKUKİ NEDENLER : Anayasa , ilgili tüm Uluslararası ve Ulusal Mevzuat, içtihat**

**SONUÇ ve İSTEM : Yukarıda açıklanan ve re'sen gözetilecek nedenlerle;**

**1.) Uygulanması halinde telafisi imkansız zararların ortaya çıkacağı açık olan dava konusu işlemin davalı idarenin savunması alınmaksızın YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA ve İPTALİNE**

**2.) Yargılamanın DURUŞMALI olarak yapılmasına**

3.) Yargılama giderleri ile vekalet ücretinin karşı tarafa yüklenmesine, karar verilmesini saygı ile dileriz.

**İSTANBUL BAROSU BAŞKANLIĞI**

**VEKİLLERİ**

**Av. Atilla ÖZEN - Av. Alev Seher TUNA**

**EK: 1-** Prof. Dr.Doğanay Tolunay, Kanal İstanbulun Ekolojik ve Çevresel Etkileri raporu

**2-** Prof .Dr. A. Cemal Saydam, Karadeniz-Marmara Deniz Suyu Analizleri ve  
Tübitak- MAM raporu

**3-** Vekaletname ve yetki belgesi