

9.10. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi (Haliç Port) Projesi

İlk kez 12 Eylül sonrasında gündeme getirilen, Dalan döneminde uygulanmaya başlanan ve günümüzde kentsel dönüşüm ile daha ileri aşamaya ulaştırılan, bilimi, uzmanlığı, hukuku, şehirciliği ve planlamayı reddeden rant odaklı süreç, 24 Temmuz 2013'te bu kez "Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi" ile Haliç'in "el değmemiş" son parçasına da uzandı.

Okmeydanı Kentsel Dönüşüm Projesinin denize açılan kapısı olduğu ve zaman içinde Kasımpaşa'yı da içine alarak Galataport ile bütünleştirilmesinin amaçlandığı açık olan bu proje ile dünyanın en eski ikinci tersanesi –ve Tersane-i Amire'nin günümüzdeki karşılığı– olan 558 yıllık Haliç Tersanelerinin, dünya üzerinde başka örneği bulunmayan şekilde ve yaklaşık 6 asırdır gemi yapım işlevini sürdüren tek endüstriyel arkeolojik sitin ortadan kaldırılması için yeni bir adım atılmış oldu. Bu bağlamda Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi "Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi" olarak ihale edilen bu projenin iptali ve Haliç Tersanelerinin bütünlüğünün korunması/yaşatılması amacıyla Temmuz 2013'ten bugüne çeşitli çalışmalar gerçekleştirdi.

24 Temmuz 2013'te ihalesi tamamlanan ve basında çıkan haberlere göre, 4 yılı inşaat, 45 yılı işletme süresi olmak üzere 49 yıllığına yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilecek olan proje kapsamında her biri 70 yat kapasiteli iki yat limanı, her biri 400 oda kapasiteli 5 yıldızlı iki otel, dükkânlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, sinema ve eğlence tesisleri, bin kişilik cami ve otoparkı kapsamaktadır. İhale sadece Tersane-i Âmire'yi oluşturan alanın bütünlüğünü bozmakla kalmamakta, 2863 sayılı Koruma Mevzuatı, Koruma Kurulu kararları, planlama ve şehircilik ilkeleri, imar mevzuatı vb uyulması zorunlu mevcut bütün yasal düzenlemeleri de yok saymakta olup, kamu ve toplum yararına açıkça aykırıdır. Bu nedenle ihalenin tamamlandığının basına duyurulduğu gün derhal bir basın açıklaması (Bkz 2.17) yapan Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, akabinde bir dava açmıştır (Dava dilekçesi için bkz. 9.10.1 ve dava süreci ile ilgili olarak bkz. 10.201).

Şubemiz bu süreçte kurulmasına destek verdiği Haliç Dayanışması'nın çalışmalarını yakından takip etmiş ve gerçekleştirilen toplantılara katılmıştır. Tersaneler alanında yapılan usulsüz işlemler hakkında ilgili koruma kuruluna yasal bildirimde bulunduğu gibi, Haliç Dayanışması'nın çalışmalarına mesleki açıdan da katkı sağlamıştır.

9.10.1. Ek: Dava Dilekçesi

22.08.2013

İstanbul 6. İdare mahkemesi

2013/1833 Esas

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

DAVALI: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

KONU: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından “İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi” ile ilgili 13.05.2013 günlü Resmi Gazete’de davalı idare tarafından 3396 Sayılı Kanun “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtılması Hakkında Kanun” kapsamında ihale edileceği duyurulan ve 02.07.2013 tarihinde gerçekleştirilen ilk değerlendirme sonrasında 24.07.2013 tarihinde gerçekleştirilen açık arttırma ile sonuçlandırılan ihale işleminin öncelikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemidir.

ÖĞRENME TARİHİ: 25.07. 2013

AÇIKLAMALAR:

I. Yargılama Konusu İşlemin Niteliği

Resmi Gazete’nin 13.05.2013 tarihli sayısında yer alan Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’ne ait ihale ilanı ile İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi’nin yap-işlet-devret modeli çerçevesinde ihale edileceği duyurulmuştur.

İhalenin ilk aşaması, 02.07.2013 tarihinde gerçekleşen ilk değerlendirmeyi müteakip 24.07.2013 tarihinde yapılan açık arttırma ile sonuçlanmış; Cengiz İnşaat, Taca İnşaat ve Galeri Kristal adlı firmalardan oluşan ortak girişim grubu ile Sembol Uluslararası Yatırım, Ekopark Turizm ve Fine Otelcilik adlı firmalardan oluşan ortak girişim grubunun katıldıkları açık arttırma sonucunda, ihaleyi 1 milyar 346 milyon dolar bedel öneren Sembol Uluslararası Yatırım, Ekopark Turizm ve Fine Otelcilik adlı firmalardan oluşan ortak girişim grubu kazanmıştır.

Resmî Gazete’de yayımlanan ihale duyurusunda “ihale dosyalarının ücretsiz olarak görülebileceği; ancak ihaleye iştirak etmek için 50.000 TL bedel ödenerek dosyanın satın alınması gerektiği” belirtilmiş olmasına rağmen; bu süreçte ihale şartlarının öğrenilmesi

amacıyla yapılan başvurular, “ihaleye katılmayacak olanlara bilgi de verilemeyeceği” yanıtıyla geri çevrilmiştir. Bu nedenle Proje’nin, 4 yılı inşaat, 45 yılı işletme süresi olmak üzere 49 yıllığına yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirileceği; her biri 70 yat kapasiteli iki yat limanı, her biri 400 oda kapasiteli 5 yıldızlı iki otel, dükkânlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, sinema ve eğlence tesisleri, 1000 kişilik cami ve otoparkı kapsamakta olduğu, yetkililerin yaptıkları açıklamaların yer aldığı bazı medya haberlerinden öğrenilebilmiştir. İhalenin kapsadığı projelendirme alanının Tersane-i Âmire’nin günümüze intikal etmiş parçalarından Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri’nden ibaret olduğu; dolayısıyla projenin Haliç Tersanesi alanını içermediği bilgisi de yine aynı haberlerde yer almıştır.

Söz konusu ihale işlemi hukuka aykırıdır, iptaline karar verilmesi gerekmektedir.

II. TMMOB Mimarlar Odası Yargılama Konusu İşlemin Hukuka Uygunluğunun Denetlenmesi İçin Dava Ehliyeti Vardır

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Mimarlar Odası Anayasa’nın 135. Maddesi ile 6235 ve 3458 sayılı yasalara göre kurulan TMMOB’ye bağlı, kamu kurumu niteliğinde bir meslek örgütüdür.

Anayasa’nın 135. maddesinde kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının kamu tüzel kişiliğini haiz oldukları belirtilmiş olup aynı zamanda kuruluş amaçları da tanımlanmıştır. Bu amaçlar, belli bir mesleğe mensup olanların müşterek ihtiyaçlarını karşılamak, mesleki faaliyetlerini kolaylaştırmak, mesleğin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek mensuplarının birbirleri ile ve halk ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere meslek disiplini ve ahlâkını korumak olarak tanımlanmışlardır.

Anayasa, kanun ve oda yönetmeliklerinde belirtildiği gibi müvekkil odalar, mesleğin ve meslektaşların hak ve çıkarlarını korumak, şehir planları ve uygulamalarının, planlama esaslarına, şehircilik ilkelerine ve kamu yararına uygun yapılmasını denetlemek, bu konudaki eksiklikleri, yanlışlıkları ortadan kaldırmak için gerekli çalışmalarını yapmakla yükümlüdür.

Müvekkil davacı oda, ilgili bakanlık, kamu kurumları, belediyeler ve diğer kuruluş ve makamlarla ilişki içerisinde ülkemizin sağlıklı ve düzenli kentleşmesi, kent planlarının şehircilik esaslarına ve meslek ilkelerine uygun yapılması için yazışma, görüşme girişimleriyle düzeltilmesini başaramadığı hatalı plan, karar ve uygulamaları yargıya götürmekte, yargı yoluyla çabalarını sürdürmektedir.

“... Anayasa'nın 125. Maddesinde belirtildiği üzere, idarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolu açıktır. Hukuk devletinde idarenin hukuka uygunluğunun sağlanmasında en etkin araçlardan biri iptal davalarıdır. İptal davalarındaki sübjektif ehliyet koşulu doğrudan doğruya hukuk devletinin yapılandırılması ve sürdürülmesine ilişkin bir sorun olup, bu koşulun idari işlemlerin iptal davası yoluyla denetlenmesini etkileyemeyecek şekilde anlaşılması gerekmektedir.

Özellikle çevre, tarih ve kültürel değerlerin korunması, imar uygulamaları gibi kamu yararını ilgilendiren konularda dava açma ehliyetini geniş yorumlaması çevreyi geliştirmeyi, çevre sağlığını korumayı çevre kirliliğini önlemeyi Devlete bir ödev olarak veren, ayrıca herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olduğunu belirten Anayasa'nın 56'ncı maddesinin zorunlu bir sonucudur.

Anayasa'nın kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarını düzenleyen 135. maddesinde 'Kamu niteliğindeki meslek kuruluşları ve üst kuruluşları; belli bir mesleğe mensup olanların müşterek ihtiyaçlarını karşılamak, mesleki faaliyetlerini kolaylaştırmak, mesleğin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek mensuplarının birbirleri ile ve halk ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere meslek disiplininin ahlakını koruma maksadı ile kanunla konulan ve organları kendi üyeleri tarafından kanunda gösterilen usullere göre yargı gözetimi altında, gizli oyla seçilen kamu tüzel kişileridir...' hükmü yer almakta olup, 6235 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanununun 2. Maddesinde ise; Birliğin kuruluş amacının gösterildiği, anılan hükme göre, Birliğin kuruluş amaçları arasında 'Mühendislik ve mimarlık mesleği mensuplarının, müşterek ihtiyaçlarını karşılamak, mesleki faaliyetlerini kolaylaştırmak, mesleğin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek mensuplarının birbirleriyle ve halk ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere meslek mensuplarının birbirleriyle ve halk ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere meslek disiplinini ve ahlakını korumak için gerekli gördüğü bütün teşebbüs ve faaliyetlerde bulunma' ve 'Meslek ve menfaatleriyle ilgili işlerde resmi makamlarla işbirliği yaparak gerekli yardımlarda ve tekliflerde bulunmak, meslekle ilgili bütün mevzuatı normları, fenni şartnameleri incelemek ve bunlar hakkındaki görüş ve düşünceleri ilgililere bildirmek' görevleri yer almaktadır. 6235 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanununa dayanılarak hazırlanan Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanununa dayanılarak hazırlanan Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Ana Yönetmeliğinin, birlik ve bağlı odaların amaçlarını düzenleyen 3. maddesinin b)

*fikrasında da; mühendislik ve mimarlık mesleği mensuplarının ortak gereksinimlerini karşılamak, mesleki etkinlikleri kolaylaştırmak, mesleğin genel yararlarına uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek mensuplarının birbirleriyle ve halkla olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere mesleki disiplinini ve ahlakını korumak, kamunun ve ülkenin çıkarlarının korunmasında, yurdun doğal kaynaklarının bulunmasında, korunmasında ve işletilmesinde, çevre ve tarihi değerlerin ve kültürel mirasın korunmasında, tarımsal ve sınai üretimin arttırılmasında, ülkenin sanatsal ve teknik kalkınmasında gerekli gördüğü tüm girişim ve etkinliklerde bulunmak, c) fikrasında ise meslek ve çıkarları ile ilgili işlerde, resmi makamlar ve öteki kuruluşlar ile işbirliği yaparak gerekli yardımlarda ve önerilerde bulunmak, meslekle ilgili bütün mevzuatı, normları, bilimsel şartnameler, tip sözleşmeler ve bunlar gibi bütün bilimsel evrakı incelemek ve bunların değiştirilmesi, geliştirilmesi ya da yeniden konulması yolunda önerilerde bulunmak, birliğin ve bağlı odaların amaçları arasında sayıldığı, belirtilen yasal düzenlemeler uyarınca mesleki faaliyetleri kolaylaştırmak, **mesleğin genel yararlarına uygun gelişmesini sağlamak, kamunun ve ülkenin çıkarlarının korunmasında gerekli gördüğü tüm girişim ve etkinliklerde bulunmak konuları amaçları arasında yer almıştır.***

*Yasal düzenlemeler karşısında, uyuşmazlık konusu alanla ilgili olarak düzenlenen **imar planlarına karşı dava açma ehliyeti bulunduğu hususunda tartışma olmayan Mimarlar Odasının** bunun doğal sonucu olarak planlara dayalı yapı ruhsatlarının iptalini isteme konusunda dava açma ehliyeti bulunduğu sonucuna ulaşılmıştır...” (Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 18.06.2009 gün, 2008/397 Esas ve 2009/1684 Karar sayılı kararı.)*

Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 4.11.2010 gün, 2010/2026 Esas ve 2010/1474 Karar sayılı kararında da “.... *uyuşmazlık konusu alanla ilgili olarak düzenlenen **imar planlarına karşı dava açma ehliyeti bulunduğu hususunda tartışma olmayan Mimarlar Odasının** bunun doğal sonucu olarak planların dayanağı kıyı kenar çizgisinin iptalini isteme konusunda dava açma ehliyeti bulunduğu sonucuna varılmıştır...”*

Diğer bir söyleyişle, müvekkil davacı odanın yargılama konusu ihalenin koşullarını belirleyen imar planının iptali için dava açma ehliyeti bulunduğu tartışmaya yer bırakmayacak biçimde açıktır.

Kent merkezlerindeki kısıtlı kamu kaynağı niteliğindeki kentsel arazilerin tüm dilekçe kapsamında ayrıntılı olarak açıkladığımız üzere hukuka aykırı bir biçimde ihaleye

çıkartılmasının “hukuka uygun” bir idari işlem olup olmadığının idari yargı yerinden talep edilmesinin ancak “mülkiyet sahipleri” ya da “ihaleye katılanlar” tarafından talep edilebileceğinin, ancak “mülkiyet sahipleri” ve “ihaleye katılanların” hukuka uygunluk denetimi isteminde bulunmaya “ehil oldukları” kabulü kamu yararına ve hukuka açıkça aykırıdır.

Bilindiği üzere iptal davalarında asıl olan, tam yargı davalarının aksine davalıyı bir edimi ifaya mahkûm ederek salt davacının hakkını yahut çıkarını korumak değil ve fakat idarenin hukuka aykırı işlemini denetleyerek hukuk devletinin gereklerini sağlamaktır.

İptal davalarında, “... *davacı dava açmakla kendi menfaati için mahkemeyi harekete geçirdiğini düşünse bile, o gerçekte ve farkında dahi olmadan, tıpkı bir ceza davasındaki savcı gibi ‘kamu’nun menfaatini savunan bir rol oynamaktadır*” (Kaplan, Gürsel, “Danıştay Kararları ve İlgili Özel Yasal Düzenlemeler Çerçevesinde İdari Yargıda Ehliyet ve Husumet”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: LXIX, Sayı:1-2 2011, sayfa 359).

Fransız Danıştay bu özelliği “... *iptal davalarının gerçek anlamda iki taraf arasında cereyan eden uyuşmazlık olmaktan ziyade, hukuka aykırılığı iddia olunan bir idari kararın yargı yerlerince denetlenmesine olanak sağlayan bir ‘dürtü’ yahut ‘tahrik’ten ibaret..*” olarak ifade etmektedir (aktaran Kaplan, agm, sayfa 359).

Kent merkezlerinde bulunan kısıtlı kamu kaynakları niteliğindeki kentsel alanlar ile ilgili imar planları, bu imar planlarına dayanılarak verilen ruhsatlarla ilgili iptal davası açma ehliyeti bulunduğu kuşku bulunmayan Anayasanın 135. maddesi müvekkil odanın yine kent merkezlerinde bulunan kısıtlı kamu kaynaklarının “ihale edilmesi” işleminin hukuka uygunluk açısından denetlenmesi amacı ile dava açma ehliyeti bulunduğu kabulü hukuk devleti ilkesinin gereğidir.

III. Yargılama Konusu İşlemin Konusu Olan Alanın Kapsamı ve Tarihçesi

1. Tersane-i Amire’nin Kısa Tarihçesi

İstanbul’u dünyadaki diğer kıyı kentlerinden ayıran en önemli şey, içinden geçen deniz ve ona açılan körfezin etrafında kentleşmesidir. İstanbul’da her şeyin başlangıcı, bu körfezde, Haliç’te yaşanmıştır. Haliç, kent belleğinin tutunduğu yerdir. Yüzyıllar boyunca bu coğrafyada yerleşen uygarlıklar, Haliç’in doğal yapısının gücünden yararlanmışlardır. Haliç,

eşsiz bir korunaklı liman, güvenliği yüksek stratejik bir konum, gemiler için derinliği yeterli ve durgun bir su, Boğaz'a, Marmara Denizi'ne ve Akdeniz'e açılabilme demektir. Bu nedenle Haliç en eski dönemlerden beri gemi üretiminin ve ticaret limanının konumlandığı bir deniz üssü olarak işlevlendirilmiş, kültürel yapısında ve kent kimliğinde bu özellikler vurgulanmıştır.

Su kıyısındaki yerleşimlerin dünyanın her yerinde ve her zamanda farklı bir niteliği olmuştur. Su kültürünün, suyla gelen yeniliklerin, su ulaşımı, taşımacılığı ve diğer olanakların, kentlere ve insanlara katkısı yadsınmaz. İşlevleri gereği deniz yoluna hizmet eden ve suyun olanaklarına gerek duyan tersaneler ise, su kaynakları kenarlarına kurulmuşlardır. 1453 yılında İstanbul'un fethi sonrasında Fatih Sultan Mehmed tarafından birkaç tersane gözü ile temeli atılan Tersane-i Âmire (ya da günümüzde kullanılan diğer adlarıyla Haliç veya İstanbul Tersaneleri), Haliç'in kuzey kıyısında Atatürk Köprüsü'nden Hasköy'e kadar uzanan 2 km'lik kıyı şeridinde ve toplam 51 hektarlık alanda konumlanmaktadır. Tersane kurulurken seçilecek bölgenin sakin, geniş ve derin bir su alanına sahip olması, ayrıca iyi bir sığınak olanağı sağlaması aranmıştır.

Haliç'te konumlanan Tersane, kentin denizcilik karakterine ait köklü tarihin merkezidir. 18. yüzyıl ve sonrasında inşa edilen okul ve hastane yapılarıyla Tersane bünyesinde, bahriye askerlerinin eğitim ve sağlık ihtiyaçlarıyla da ilgilenilmiştir. Ancak tersanenin görevleri sadece bunlar değildi; şehir içinde ve kıyısında yapılan inşaatlara yardımcı olmanın yanı sıra; cami, külliye gibi büyük programlı yapılara malzeme iletimi ve taşıma işinde, kale çizimi gibi teknik konularda, kazıklı temel, batardo, köprü ve duba yapımında da önemli bir rol üstlenmekteydi. Örneğin Süleymaniye Külliyesi gibi komplekslerin yapımı sırasında uzak ülkelerden veya kent içinde malzeme iletimi konusunda tersanenin olanaklarından faydalanılmıştır. Ya da kenti saran kolera hastalığı için ilk etüv aletleri tersanede üretilmiştir. 18. yüzyılda tersanede Osmanlı teknik elemanları dışında, Levanten ve yabancı mimar-mühendisler de yer almaktaydı. Bugünlerde 240. kuruluş yıldönümünü kutlamakta olduğumuz günümüzün İstanbul Teknik Üniversitesi'nin temelini oluşturan Mühendishane-i Bahri Hümayun da burada kurulmuş olup Osmanlı'nın Tersane-i Âmire bünyesi içinde yer alan en önemli eğitim kurumu olan okul, teori-pratik ilişkisini yakın dönemlere kadar devam ettirmiştir.

Alan, yüzyıllar süren art arda yapımlar sonucunda, güncel üretim tesislerini içeren teknolojik altyapının yanı sıra, Bizans ve Osmanlı klasik dönemlerinden kalan tarihsel nitelikteki çok

önemli kalıntıları da içermektedir. Akdeniz'deki deniz savaşları, deniz ticareti, deniz yoluyla ulaşım, savaş tekniklerinin değişimi ve en son olarak buharın kullanılmaya başlaması; gemi yapım yerlerinin amaca uygun olarak sürekli yenilenmesi ve değiştirilmesine neden olmuştur. Söz konusu gelişim, tarihsel süreç içinde doğrudan tersane ve tersane mimarisine yansımıştır. Değişen gemicilik teknolojisine paralel olarak gelişen tersanede –16. yüzyılın başında İtalya'ya yazdıkları mektuplarda bu gelişimi detaylarıyla anlatan Peralı Venedikliler'den öğrenildiğine göre– 1513-1514 kışında ilk dört tersane gözü bitirilmiştir. 1514 Haziran'ında 50 tane, temmuz ayında 100 tane, 1522'de ise 114 tane tersane gözü tamamlanmış olup, yüzyıl sonuna doğru tersane gözleri bütün kıyıyı kaplamıştır (Köksal, 1996). Gemi yapımı 16. ve 17. yüzyıllarda “göz” denilen üstü örtülü gemi inşa tezgâhlarında gerçekleştirilirken; sırasıyla 1796-99, 1821-25 ve 1857-70 yılları arasında 3 adet kuru havuz inşa edilmiş ve 18. ve 19. yüzyıllarda taş kızaklar kullanılmaya başlanmıştır. 19. yüzyıl sonrasında da imalathane, fabrika ve diğer sanayi yapıları inşa edilmiştir.

Böylece tersane, 16. yüzyılda kıyıyı kaplayan gözlerden oluşmaktayken, donanmanın ihtiyaçları ve teknolojik ilerlemeler doğrultusunda, kuru havuzların yapımı ile Galata'ya, 19. yüzyıl başlarında da Aynalıkavak Sarayı alanındaki binaların yıkılmasıyla ortaya çıkan yere inşa edilen fabrika-sanayi yapılarıyla Hasköy'e kadar genişlemiştir (ayrıntı için bkz. Köksal, 1996). Buharın sanayide kullanılmaya başlanmasıyla ilk buharlı fabrika ve tesisler Tersane-i Âmire'de kurulmuş; ilk yüzer havuz ve ilk buharlı gemi 1827'de, Osmanlı Devleti'nin Abdülhamid ve Abdülmecid adları verilen ilk denizaltıları 1886'da burada inşa edilmiştir. Heyetnüma, Lütf-u Hümayun ve Şahin-i Derya gemileri, Mecidiye torpidobotu, dönemin teknelerinin yanı sıra makinelerinin de tersanede yapıldığı örnekleridir.

Akdeniz'i askeri açıdan bir “Türk Gölü” haline getiren güçlü Osmanlı Donanması, Tersane-i Âmire'nin ürünü olup; tersane değişik zaman dilimlerindeki yenileme, geliştirme vb. değişim ve dönüşümlerle günümüze kadar ulaşmıştır. Tersane-i Âmire'nin yayılı bulunduğu alan, yüzyıllar süren bu değişim ve dönüşümler sonucunda, günümüzün mevcut gemi yapım, bakım ve onarım tesislerini içeren teknolojik alt yapının sahibi haline gelmiş olup; tabii ki, Bizans ve Osmanlı klasik dönemlerinden kalan tarihsel nitelikteki çok önemli kalıntılara da sahiptir.

2. Camialtı Tersanesi

Camialtı Tersanesi, Cumhuriyet'ten önce gemilerinin bakım ve onarımı için Fener'de bulunan Sadi Bey Kızağı'ndan yararlanan Seyr-i Sefain İdaresi tarafından 1925'ten sonra atölye olarak

kullanılmaya başlanmıştır. İdare Haliç Tersanesi'ne taşındığı 1932'ye kadar da burada faaliyet göstermiştir. 1939'dan itibaren Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne ait Liman İşletmesi'nin atölyesi olarak hizmet veren Camialtı Tersanesi'nde, o dönemde Liman İşletmesi'nin mavna, duba vb. deniz araçlarının bakım ve onarımı gerçekleştirildi.

Camialtı Tersanesi'nin dönüşümü, Türkiye Liman İşletmesi Umum Müdürlüğü ile Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'nün Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü adı altında 1944'de birleştirilmesi ile ve tersanenin Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'ne bağlı olarak çalıştırılmasıyla başlamıştır. Tersane'nin küçük çaplı bazı onarım, yenileme ve ekleme faaliyetleri ile geliştirilmeye çalışıldığı bu dönem, 1952'de Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluşuna kadar sürmüştür.

Denizcilik Bankası'na bağlanan tersane, Ocak-1953'de bağımsız bir birime dönüştürüldü ve Camialtı Tersanesi adını aldı. Camialtı, yeni kurulmuş Denizcilik Bankası'nın, daha çok bakım ve onarımla görevlendirilmiş olan Haliç, Hasköy, İstinye ve Alaybey tersanelerinin yanında; ana işlevi yeni gemi inşaatı olan tek tersanesi, diğer bir deyişle yeni gemi yapım üssü olarak düşünülmüş ve planlanmıştı. Yeni tersanenin ilk gemisi, yapımına daha önce başlanmış olan ve Van Gölü İşletmesi için parçalı imal edildikten sonra Tatvan'da birleştirilmek suretiyle 1953'de denize indirilmiş olan İki Nisan'dır.

O dönemde İTÜ'deki görevi ile birlikte Denizcilik Bankası'nın tersanelerle ilgili/sorumlu Yönetim Kurulu Üyeliği görevini de yürüten, ülkemizde gemi mühendisliği mesleğinin ve gemi yapım sanayisinin kurucusu Ord. Prof. Ata Nutku, başta Camialtı olmak üzere Denizcilik Bankası tersanelerinin çağa uydurulmasında en önemli rolü almakla kalmamış; dönemin bütün imkânsızlıklarına karşın, Haliç'te Kartal Araba Vapuru ile başlayan ve tüm tersanelerde çeşitli Şehir Hatları Vapurları ve Feribotlarla sürdürülen yeni inşa atılımını, Camialtı'nda Abidin Daver kuru yük gemisi ile yeni bir aşamaya ulaştırmıştır.

Alınan karar uyarınca yeni inşa tersanesi olarak ayrılarak yapılandırılmaya başlanmış olması ve hemen ardından 110 metreye yakın boyu ve 6.500 DWT taşıma kapasitesi ile ülkemizin gemi yapımcılığı tarihinde bir sıçrama noktası olan Abidin Daver gemisinin inşa edilmesi; Camialtı Tersanesi'ni diğerlerinden daha farklı bir noktaya taşımaya başlamıştır. 7 Temmuz 1955 Perşembe günü denize indirilen ve dönemin koşulları nedeniyle ancak 1960'da donatımı tamamlanarak ilk seferine çıkabilmiş olan Abidin Daver'i Camialtı Tersanesi için önemli yapan bir diğer husus da tersanenin "küçük kızak" olarak da bilinen ilk gemi inşa kızığının

Abidin Daver için tasarlanmış ve tevsi edilmiş olmasıdır. O güne kadar ülkemizde inşa edilmiş en büyük gemi olan Abidin Daver'i, dizaynı Ord. Prof. Ata Nutku'ya ait olan; yandan çarklı, buharlı Karamürsel Araba Vapurunu izlemiştir.

Planlı dönem, Camialtı Tersanesi için yeni bir sıçrama imkânı sağlamıştır. I. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda tersanenin yapabileceği en büyük gemi kapasitesinin 15.000 DWT'e çıkarılması karar altına alınmış ve 30 tonluk kreyni ile birlikte yeni bir kızak ve rıhtımlar yapılmıştır. Atölyeler imkânlar nispetinde çağa uydurulmaya çalışılırken, araç-gereç ve teçhizat da yenilenmiştir.

Bu yatırımlar yalnızca tersanenin değil, ülkenin de gemi yapım kapasitesinin katlanarak artırılması anlamına geliyordu. Ülkemizin ilk dizelli araba vapurları olan Harem, Eminönü ve Salacak'tan sonra; artık sıra, inşa edilebilmesi için tersane alanında yeni bir kızak yapılan Amiral Şükrü Okan'a gelmişti.

DB Deniz Nakliyatı TAŞ için Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen eşi Amiral Sadık Altıncan ile birlikte ülkemiz gemi yapımıcılığı sektörü 12.500 DWT büyüklüğe ulaşmak suretiyle bir basamak yükselmiş oluyordu. Tersanenin Amiral Şükrü Okan Kızağı olarak bilinen büyük kızağı ile Abidin Daver Kızağı olarak adlandırılan küçük kızağı, korunması ve yaşatılması gereken tarihi-kültürel değerler olarak tescillidirler.

Dönemin artık tarihi birer kimlik kazanmış bu kızaklarının ürünü belli başlı gemiler olarak; Truva gemisinin eşi olarak inşa ve 12 Aralık 1970'de denize indirilmiş olan İstanbul feribotu; Sedefadası, İnciburnu, Bostancı Şehir Hattı gemileri; Bandırma ve Tekirdağ feribotları sayılabilir.

Bunların hemen ardından kızağa konulan Preveze, Çaldıran, Mohaç ve Niğbolu ile Ağrı, Artvin, Antalya ve Antakya kuru yük gemileri (kosterler), ülkemizin uluslararası kurallara tam uygun inşa edilen öncüleridir. Bu gemiler, daha sonra uzunca bir süre özel sektör tersanelerinde inşa edilen kosterler için örnek oluşturmuşlardır. Nitekim Deniz Nakliyatı TAŞ tarafından ilk kez bir özel sektör tersanesine (Çelik Tekne-Sütlüce) verilen sipariş olan Çeşme, Çine, Söke ve Söğüt kosterleri de daha sonra Camialtı'nda tamamlanmışlardır.

Akdeniz'in ikinci kez ve yeniden -ama bu kez ekonomik açıdan- bir "Türk Gölü" haline gelmesinde Camialtı Tersanesi'nde inşa edilmiş olan bu gemilerin ve ardıllarının rolü, kuşkusuz çok büyüktür. Bu filonun fiziken ve teknolojik açıdan "yaşlanması", ekonomik olma

özelliğini yitirmesi ve yenilenmesi için –hâlâ– bir çaba gösterilmemesi, Akdeniz’de Türk Bayraklı gemilerin kuru yük taşımacılığındaki önderliğinin kaybolmasına da yol açmış olduğu da bir diğer acı gerçektir.

O yıllarda tersaneye kazandırılan bir diğer özellik ya da farklılık ise Camialtı’nın, bağlı olduğu Denizcilik Bankası TAO ve tersaneleri için bir merkezi dizayn (tasarım) bürosu olarak düşünülmesi ve buna uygun yapılandırılması olmuştur. Yukarıda sözü edilen şehir hattı gemilerinin projelendirilmesi ile Bandırma ve Tekirdağ feribotlarının dizayn ve inşa edilmesi, Denizcilik Bankası tersanelerinin bir çok dizayn mühendisinin Camialtı Tersanesi’ne toplandığı ve yeni elemanlarla kadronun genişletildiği bu döneme rastlamaktadır.

O günlerin, hayata geçirilmesi –ne yazık ki– mümkün olamayan bir başka projesi ise ülkemizin o büyüklük ve özellikteki ilk özgün dizaynı olan kruvaziyer tip yolcu gemisi ile ilgilidir. 1973’de Camialtı Tersanesi Dizayn Baş Mühendisliği Ana Dizayn Bürosu’nda dizayn çalışmalarına başlanan bu proje 1974 sonlarına doğru sonuçlandırılmış; ancak günün koşullarının elverişsizliği nedeniyle gerçekleştirilme imkanı bulunamamıştır. Yıllar sonra sektörde önemli görevler üstlenmiş olanların büyük bölümü, bu projede görev alan genç gemi mühendisleri arasından çıkmıştır.

70’lerin sonlarına doğru Amiral Şükrü Okan Kızağı yeniden tevsi edilmiş ve 18.000 DWT’a kadar dökme yük gemilerinin inşa edilebileceği kapasiteye yükseltilmiştir. Böylece, Tersane’nin yıllık çelik işleme kapasitesi 6.000 tona, yıllık gemi inşa kapasitesi ise 21.000 DWT’a yaklaşmıştır. DB Deniz Nakliyatı TAŞ için inşa edilen 18.000 DWT’luk Bitlis, Burdur, Bolu dökme yük gemileri ile yine aynı kuruluşa ait 5.500 DWT’luk yarı-konteyner gemileri, 1980-1990 arasındaki bu döneme aittir. Ülkemizde ilk kez 1/10 optik kesme sisteminin kurulması ve kullanılması da yine bu döneme ve Camialtı Tersanesi’ne mahsustur.

Camialtı Tersanesi’nin altın çağları olan bu dönemin son özgün dizaynı ve ürünü ise 80’li yılların başlarında tamamen tersanenin Ana Dizayn, İnşaiye Konstrüksiyon ve Donatım Büroları tarafından projelendirilen ve “aciliyeti” nedeniyle malzeme siparişine zaman ve imkan bulunamadığı için o sırada tersanede inşaatı devam eden diğer gemilerin çelik malzemesinden arttırılanların değerlendirilmesi suretiyle inşa edilen Bozcaada feribotu olmuştur.

Son dönemlerde inşa edilen 4 adet araba vapuru, Bakü, Aşkabat “passat” tipi çok maksatlı konteyner gemileri ve İskenderun Feribotu gibi katma değeri çok yüksek ve dönemin en son ve üstün teknolojilerine sahip bir projenin ardından ve 10 Ağustos 1993’te Özelleştirme İdaresi’ne devredilmesinden sonra, 72.000 m² alana kurulu ve 400 metre boyunda rıhtım ile 140,0 m x 24,0 m (Amiral Şükrü Okan) ve 91,7 m x 16,5 m (Abidin Daver) ölçülerinde 2 kızağa sahip, 80’lerin başlarında ülkemizde bir ilk olarak “shop priming ve shot blasting tesisi” de kazandırılmış bir tersane için hesaba dahi katılamayacak miktar ve büyüklüklerde “tekne”lerle -deyim yerindeyse- oyalanılmış ve bugünlere gelinmiştir.

3. Taşkızak Tersanesi

Taş tezgâh olarak anılan günümüzün Taşkızak Tersanesi, Tersane-i Âmire’nin eski Tersane Sarayı’nın yerine kurulmuş yeni ve büyük fabrikalar bölgesiydi. II. Mahmut döneminde 1808-1839 yılları arasında ilk buharlı gemilerin Amerikalı mühendisleri nezaretinde inşa edilmeye başlanmış olduğu Taşkızak, sürekli olarak yeni yapı ve tesislerle genişletilmiştir.

1872’de Tersane-i Âmire’nin bu bölümünde eski arahane, sübyan koğuşları, demirhane, kömür mağazaları, küçük ve büyük iskeleler, sahil nöbet kulübesi gibi yapılar mevcuttu. Tersane-i Âmire’nin Hasköy Kapısı yanında ve içeride karakol koğuşu, koğuşun arkasında ve Hasköy duvarına bitişik kazanhane bulunuyordu. Aynalıkavak Sarayı kapısının ilerisinde ve Kasımpaşa’ya dönüş yerinde çekiç fabrikası, yanında ve karşısında diğer fabrikalar ve yol üstünde dökümhane mevcuttu.

Abdülmecit döneminde de donanma ve tersaneye verilen önem birçok olumsuzluk ve güçlüğü rağmen sürdürülmüş; yeni gemilerin inşa edilmesine devam edilmiştir. Bunlar arasında Tir-i Şevket, Fethiye, Kosova kalyonları sayılabilir. Kırım Harbi dolayısıyla gelen müttefik donanmasının bakım, onarım işleri de burada yapılmıştır.

İlk zırhlı gemiler Abdülaziz devrinde Avrupa’ya sipariş edilirken, Ertuğrul, Keyvan-ı Bahri, Selimiye gibi firkateynler, çok sayıda korvet ve zırhlı Hizerb ve Seyfi tersaneninin bu döneme ait ürünleridir. Bu dönemde Osmanlı donanması hala Avrupa’nın ikinci büyük donanmasıdır.

1876-1908 arasını kapsayan II. Abdülhamid döneminin başlangıcı, büyük zırhlıların inşa edildiği dönemdir. 1884’de indirilen 6.700 tonluk ve 14 knot (mil/saat) hızlı Hamidiye zırhlı firkateyni bu dönemin ürünleri arasındadır.

1851'de kurulan elik fabrikasına 1888 yılında endazehane ve modelhane eklenmiş; sonraki yıllarda Haddehane Okulu'nun önlerinde top fabrikası; fırının taş kızak tarafında bakır dökümhanesi, tamirat fabrikası, filençhane, bakırhane ve boru fabrikası; bunların arkasında da dökümhane, silindir fabrikası, kazanhane, büyük çekiç fabrikaları kurulmuştur. Bunlara ek olarak tersanede boru fabrikası, elektrik fabrikası, zift fabrikası, ahşabiye ve filika mağazaları, malzeme ambarları, kereste depoları, torpido fabrikası, yelkenci mağazası, gerdel ve mastralya atölyeleri, kürek imalathanesi, tenekeci mağazası, galvaniz ocağı vd birçok tesis ve atölye mevcuttu.

Meşrutiyetin hemen öncesi dönem ise, gerek Donanma gerekse tersane açısından kötü bir dönemdir. Camialtı'nda kızağa konulmuş olan Abdülkadir zırhlısı ile Taşkızak'ta yapımı süren Hüdavendigâr kruvazörünün inşaatları durdurulmuş; Şahin-i Derya ise deniz indirilmiş olmasına rağmen rıhtımda çürümeye terk edilmiştir. Bu dönemde Tersanede tadil ve modernize edilerek Donanma'ya katılan gemiler ise Muin-i Zafer, Feth-i Bülend, Avn-i İlah zırhlı korvetleridir.

Taşkızak Tersanesi Meşrutiyet döneminde Donanma'nın daha önce atıl duruma gelmiş gemilerinden çoğunu onarmakla uğraşmış; I. Dünya Savaşı öncesi ve sırasında donanmayı hazırlamak ve hazır tutmak konusunda çaba harcamıştır.

Mondros Mütarekesi ile İtilaf Devletleri'nin kontrolü altına giren ve Kurtuluş Savaşı'nın ardından Lozan Anlaşması ile birlikte imzalanan Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği kısıtlamalar gereği sahip olduğu makine ve teçhizatın büyük bölümü Gölcük'e taşınan tersane, askeri gemiler dışında bazı ticari gemilerin bakım ve onarımlarını sürdürmüştür.

1936'da Montrö Sözleşmesi ile Boğazlar üzerindeki hükümler haklarını yeniden elde eden Türkiye, bu tarihten itibaren Taşkızak Tersanesi'ni bir anlamda yeniden kurmaya başlamıştır. Bir Alman firması ile 4 denizaltı için yapılan anlaşmanın ilgili hükümleri uyarınca denizaltılardan 2'si Taşkızak'ta inşa edilmiştir. Bu denizaltılardan Atılay 14 Ağustos 1937'de Yıldırım ise 9 Eylül 1937'de kızağa konmuşlardır.

Taşkızak Tersanesi, özellikle 1960'dan sonra hızlı bir gelişme göstermiş; eski yapıların restore edilmesi, yeni atölyelerin ve kapalı çalışma alanlarının inşası gerçekleştirilmiştir. 1937'de Atılay ve Yıldırım denizaltılarıyla başlayan atılım, 2000'li yıllara kadar büyük

çoğunluğu 1960'dan sonra olmak kaydıyla 200'e yakın muhtelif cins ve büyüklükte gemi ve deniz aracının inşasıyla sürmüştür.

Gölcük Askeri Tersanesi'nin 17 Ağustos 1999 depreminde büyük hasar görmesi üzerine, Pendik Tersanesi'nin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmesinin ardından; Taşkızak Tersanesi personeli ve tersaneye ait bazı araç gereç de Pendik'e nakledilmeye başlanmıştır.

62.000 m²'si kapalı olmak üzere 142.000 m² alan üzerine kurulu olan Taşkızak Tersanesi, bu nakilden önce; yaklaşık 600 adet muhtelif ebat ve özellikte tezgâhtan oluşan makine parkına, 3.000 ve 3.500 ton kaldırma kapasiteli 2 adet yüzer havuza, 1 adet 132 x 20 m ebadında kuru havuza, 10.000 DWT büyüklükte gemi inşa kapasitesine sahip 120 x 26 m ebadında yeni inşa kızağına, kızak ve havuzlara hizmet veren 1 adet 65 ton ve 2 adet 35 ton kapasiteli raylı kreyne ve 2 adet 23 x 4 m ebadında çekek düzeneğine sahiptir.

IV. Yargılama Konusu Alanın Mevcut Durumu

Günümüzde Haliç, Camialtı ve Taşkızak tersaneleri olmak üzere üçe ayrılan Haliç-İstanbul Tersaneleri Beyoğlu ilçesi sınırları içindedir. Türkiye Gemi Sanayii Anonim Şirketi'ne bağlı olan Haliç Tersanesi 2006 yılında tersane olarak işlevini sürdürmek koşulu ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. Camialtı Tersanesi'nin kullanımı 09.01.1953 gün 46/1 sayılı Bakanlar Kurulu kararı çerçevesinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin kullanımındadır ve mülkiyeti Maliye Hazinesi'ne aittir.

TC Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı Taşkızak Tersanesi ise, 2005 yılında imzalanan Kasımpaşa Takas Protokolü'yle, devredilmeyen Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Divanhane binasının restorasyonu, Beşiktaş'taki Deniz Müzesi'nin yenilenmesi ve Deniz Kuvvetleri'nin çeşitli inşaat işlerinin yaptırılması karşılığında belediye devredildi. Protokolün devir şartlarından en önemlisi, takas yoluyla devredilen bölgenin "Mülkiyeti üçüncü taraflara devredilmemek, tarihsel dokunun bozulmaması ve sosyal amaçlı, toplumsal kullanıma yönelik tesislerin yapımı amacı ile kullanılması" idi.

Atatürk Köprüsü'nden Hasköy'e doğru tarihsel süreç içinde tersane ile bağlantılı diğer yapılar ise, Kasımpaşa Vapur İskelesi, kuzeyde Kuzey Deniz Saha Komutanlığı tarafından kullanılan eski Kalyoncu Kışlası, kıyıda Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binası, Bahriye Dikimevi Tesisleri, kuzeyde Bahriye Hastanesi ve ek binaları, spor tesisleri, kıyıda Çorlulu Ali Paşa Camii ve son olarak kuzeyde Aynalıkavak Kasrı olarak sıralanmaktadır.

V. Yargılama konusu işlem kamu yararına aykırıdır.

Halen yerinde işler vaziyette duran veya izleri okunabilen gemi üretim tesisleri Osmanlı teknoloji ve gemicilik tarihinin kayda değer tanıklarındır. Tarihsel önemi yanında bugüne kadar kendisini yenileyerek gelebilmesi, ileri teknoloji gerektiren konularda dünyadaki gelişmelere ayak uydurabilmesi, tersaneye süreklilik taşıyan bir endüstri mirası özelliği kazandırmaktadır.

Örneğin Haliç Tersaneleri, başta Venedik Tersanesi olmak üzere, Avrupa ülkelerinde tersaneler ile gemicilik teknolojisi, bilgi birikimi konusunda çok sıkı bağlar kurmuş, know-how yani bilgi akışı sürekli güncel kalmıştır. Bu bağlamda tersaneler gemicilik tarihi ve teknolojik gelişimin en önemli belgesi olmanın yanı sıra, gemi inşa ve bakımı konusunda da teknik bilgilerin biriktiği ve güncellendiği, hat analizine bağlı gemi üretiminin yapıldığı çok önemli bir kaynaktır. Tersanede bir geminin tüm parçaları tasarlanmakta, çizilmekte, üretilmekte ve birleştirilebilmektedir. Örneğin, alan, gemi yapımı için kullanılan ilk tersane gözlerinden başlayarak, kuru havuzlar ve taş kızaklar gibi halen işlevini başarıyla sürdüren gemi inşa alanları, atölyeleri ve fabrikaları ile gemicilik teknolojisini özgün yerinde tanıtmaya olanağı sunmaktadır. Venedik Tersanesi dışında –ki o da işlevini yitirmiştir– dünyanın hiçbir yerinde Osmanlı gibi büyük bir imparatorluğun başta denizcilik olmak üzere teknoloji tarihinin neredeyse 6 asırlık bir bölümünü çalışır biçimde yerinde izleme ve tanıma olanağı yoktur. Bunun yanı sıra, tersaneler kendi gelişimleri ile eş zamanda hem konumlandıkları semtin gelişimine katkıda ve etkide bulunmuşlar, hem de yeni yapılanmalara neden olmuşlardır. Kasımpaşa’dan Hasköy’e kadar uzanan alanın yerleşim ve mimari tarihi tersanelerden bağımsız düşünülemez. Diğer yandan Haliç Tersaneleri Türkiye’nin gemi sanayii için çok önemli bir ekonomik kaynaktır. Bugün bir kitle ulaşım aracı olan şehir hatları vapurlarının bakım-onarım ve imalatının gerçekleştirildiği en ekonomik tek kuruluş Haliç Tersaneleri’dir. Kentte ulaşım biçimi olarak kullanım oranı sadece %3’ü bulan deniz ulaşımını arttırmanın ve yetkinleştirmenin yolu tersanenin kullanılmasından geçmektedir.

Haliç Tersaneleri’nin kentsel hafızadaki yeri, sadece geçmiş ile sınırlı değil, yeni kuşaklara da bellek oluşturacak denli sürekli ve güçlüdür. Tersane, Haliç’in iki kıyısında bugüne dek gerçekleştirilen dönüşüm çalışmalarından da, tabula rasa girişimlerinden de kendini korumuş tek “bakir” alandır. Bu alanda, denizlerin kirlenmesine neden olan gemi söküm işleri ya da alanı yükleyecek büyük tonajlı gemiler üretilmemektedir. Dolayısıyla çevreyi kirletmeyen bir tesis olan Tersane’nin işlevsel sürekliliği, bölgede sahici ve canlı bir üretim ortamı

yaratmakta, sürprizli kentsel karşılaşmalara olanak sağlamaktadır. Zamanında mal ve hizmet aktarımı ile Haliç'in iki kıyısının birlikteliğini sağlayan tesis, bugün artık mevcut olmayan söz konusu ilişkiyi de sürdürebilecek potansiyelindedir. Öte yandan Tersane alanı geçmiş tüm depremlerde dayanıklılığını ispatlamıştır ve olası bir depremde lojistik destek belki de kentte bir tek bu alandan sağlanabilecektir. Endüstri arkeolojisi sitesi olarak bu kadar önemli bir alanın hem işlevini sürdürmesi, hem de yerinde sunulması ve tanıtılması olanağı Haliç Tersaneleri'ne çok özel bir ayrıcalık kazandırmaktadır.

Öte yandan, yargılama konusu Haliç Tersaneleri'nin endüstri sitesi olarak işlevini sürdürmesi kamu yararına'dır. Şöyle ki;

- Haliç Tersaneleri Haliç'in 2 km'lik kıyı sürekliliğinde Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ardı ardına yapımlarla gelişen gemicilik tarihi ve teknolojisinin yerinde izlenebildiği en önemli belgesi olmanın yanı sıra, halen gemi inşa ve bakımı konusunda da güncel teknik bilgiler vermektedir.
- Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayileşme sürecinde, fabrikaların inşaatında, makinelerin kurulmasında ve işletmede genelde Avrupa ülkelerinden getirilen donanım, uzman ve üretim teknikleri kullanılmıştır. Bugün Türkiye'nin endüstri arkeolojisi araştırılırken Avrupa'nın etki ve desteğinin yoğunluğunu görmek mümkündür. Buna karşılık tersanelerde özgün teknikler mevcuttur. Ayrıca kendi uzmanlarını yetiştirmek ve eğitmek amacıyla, tersane bünyesinde okullar açılmış, yurt dışından getirilen mühendislerden matematik ve teknik konularda bilgi alınmış, böylece dışarıya bağımlılık azaltılmıştır. Örneğin, 1776 yılında bir tersane gözü içinde "Hendese Odası" adıyla açılan bir sınıf ile başlayan tersane içi eğitim uygulaması, 1782 yılında iki-üç oda eklenerek büyütülmüş, Mühendishane-i Bahri Hümayun adını almış ve 20.yüzyıla dek gemicilik eğitimi devam etmiştir (Uzunçarşılı, 1988 ve Köksal, 1996). Bu durum tersanelerin endüstri tarihimiz için önemini vurgulamaktadır.
- Tersaneler kendi gelişimleri ile eş zamanda hem konumlandıkları semtin gelişimine katkıda ve etkide bulunmuşlar, hem de yeni yapılanmalara neden olmuşlardır. Kasımpaşa'dan Hasköy'e kadar uzanan şeridin tarihçesi ve yerleşkesi tersanelerden bağımsız düşünülemez.
- Tersaneler sadece söz konusu bölge için değil, bugüne ulaşabilen nadir endüstri sitelerinden biri olması özelliği ile İstanbul ve Türkiye için önemlidir.
- Tersaneler gemi sanayii için önemli bir ekonomik kaynaktır.

• Tersanelerin kentsel hafızadaki yeri, sadece geçmiş ile sınırlı değil, yeni kuşaklara da bellek oluşturacak denli sürekli ve güçlüdür. Kente yerleşenlerin ulaşım ve savunma aracı olarak kullandıkları gemilerin üretim yeri olan tersane, kentin suyla ilişkisinin teknolojik, tarihsel, mimari, ekonomik, siyasi ve sosyal karşılığıdır.

• Tersane bugüne dek dönüşüm çalışmalarından da, tabula rasa girişimlerinden de kendini korumuş tek “bakır” alandır. Bugün izlenemeyen Haliç’in iki kıyısı ve kentsel ilişkilerin kuvvetlendirilmesi Tersaneler sayesinde sağlanabilir

• Haliç Tersaneleri “bir üretim modeli”dir. Tuzla Tersaneleri’ndeki ölümlü kazaların sayısının gittikçe artmasının Haliç Tersanelerinin işlevsizleştirilmesi ile yakından ilgili olduğu bilinmektedir. Bu alana sadece herhangi bir faaliyetin yapılacağı “bir arsa” olarak bakmak, en gelişmiş donanım ve en tecrübeli kadroya sahip Tersaneleri feda etme lüksüne sahip değiliz. Zira üretimsiz kentler, finans sektörünün abartılı bir şekilde büyüdüğü ve büyük dünya kriziyle sonuçlanan veya sonuçlanacak olan neoliberal dönemin bir ideolojisidir. Kentlerde üretim, çevre ve planlama etkileri yeniden değerlendirilerek, yeniden yapılandırılmalı, kentlerin “hybrid” özelliği korunmalı, teşvik edilmeli, kentin bütünü veya kendi içindeki parçaları monokültürleşmelerden korumalıdır. Bu aslında kentin korunmasıdır.

• Tersaneler bünyesindeki binlerce çizim-belge Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti’nin denizcilik tarihinin kayıtlarıdır. Tersane alanı kadar bu arşivlerin de korunması, araştırılması gereklidir.

• İstanbul’un aynı zamanda bir “deprem kenti” de olduğu, ülkede Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri dışında kalan önemli tersanelerinin çok büyük bölümünün, Kuzey Anadolu Fay Hattına çok yakın olan Yalova, İzmit-Pendik arası kıyı bölgesinde ve dolgu arazi üzerine yerleşik bulunduğu bilinmektedir. Oysa fay hattına daha uzak ve sağlam zeminde kurulu olan ve yüzyıllardır muhtelif büyüklüklerdeki depremlere dayanıklılıkları kanıtlanmış Haliç Tersaneleri’nin, olası bir Marmara depreminin ardından ne denli önem kazanacakları da gözden uzak tutulmamalıdır.

Yukarıda ayrıntılı olarak açıklanan nedenlerle, fazla yatırım gerektirmeden çok kısa sürede ekonomiye geri dönmesi mümkün ve gerekli olan Tersanelerin, işlevsizleştirilerek Haliç Port adı altında ihale edilmesi, yalnızca önemli bir potansiyel, istihdam imkânı ve maddi değer değil, aynı zamanda dünyanın en az 6 asırdır hala üretimini sürdüren tek sanayi tesisinin,

gemi yapım işlevini devam ettiren tek endüstriyel arkeolojik sitin yok edilmesi anlamına geleceğinden gelecek kuşaklara aktarmamız gereken tarihsel mirasın ve manevi değerinin heba edilmesi ile sonuçlanacak olan bu ihalenin iptaline karar verilmesi gerekmektedir.

VI. Yargılama Konusu Alanın Korunmasına İlişkin Koruma Kurulu Kararları

Tersanelerin içinde yer aldığı Beyoğlu İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 07.07.1993 gün, 4720 sayılı kararı ile kentsel sit alanı ilan edilmiştir. Tersane bölgesi ise, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 22.03.1995 tarihinde yapılan 6482 sayılı ve 379 numaralı toplantısı ile ayrıca sit alanı olarak tescil edilmiştir.

24 Nisan 1996'da ise, Haliç, Camialtı ve Taşkızak tersanelerine ait toplam 31 yapı/yapı kalıntısı da ayrıca tescil edilmiştir; 2863 sayılı Kanun uyarınca yargılama konusu alanda yargılama konusu ihale kapsamında yapılacak her türlü uygulama için ilgili koruma kurulunun karar vermesi gerektiği açıktır.

VII. Yargılama konusu işlem 2863 sayılı kanunun 9. ve 18. maddelerine açıkça aykırıdır.

Yargılama konusu işlem 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanunun İzinsiz Müdahale ve Kullanması Yasağı başlıklı 9 uncu maddesinde “... *korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ve koruma alanları ile sit alanlarında inşai ve fiziki müdahalede bulunulamaz, bunlar yeniden kullanıma açılmaz veya kullanımları değiştirilemez...*” hükmüne açıkça aykırıdır.

Aşağıda ayrıntılı olarak açıklayacağımız üzere, yargılama konusu alanın tümü ve içindeki yapılar ile ilgili hükümler öngören yargılama konusu işlem hem (aşağıda ayrıntılı olarak açıklayacağımız üzere) usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiş Koruma Amaçlı Nâzım ve Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı bulunmaması nedeni ile hem de 2863 sayılı kanunun 9'uncu maddesindeki düzenlemeye aykırı sonuçlar doğuracak olması nedeni ile açıkça hukuka aykırıdır.

Başka bir söyleyişle, yargılama konusu alan gibi bir sit alanında 2862 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun 17'inci maddesi uyarınca yürürlüğe konulmuş Koruma Amaçlı Nâzım ve Uygulama İmar Planı kapsamında plan kararları söz konusu olmaksızın ya da buna ilişkin kurul kararları bulunmaksızın ihaleye çıkılması açıkça yasaya aykırı niteliktedir.

Öte yandan, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanununun 18'inci maddesinin 7'inci fıkrasında ifadesini bulan “... *Korunması taşınmaz kültür varlığı parselleri, taşınmaz kültür varlıklarının maliyetine etki edecek şekil ve surette ayrılamaz ve birleştirilemez...*” hükmüne de açıkça aykırıdır.

VIII. Yargılama konusu alan ile ilgili koruma ve arazi kullanım esaslarını belirleyen bir plan olmaksızın tesis edilen yargılama konusu işlem kamu yararına ve hukuka aykırıdır.

Kent merkezlerindeki kısıtlı kamu kaynağı niteliğindeki kentsel araziler ile ilgili düzenlemelerin, koruma ve kullanıma ilişkin kararların imar planları ile tesis edilmesi gerektiği açıktır.

Arazi kullanım kararları, trafik çözümlemesine ilişkin kararlar ya da yargılama konusu alan gibi alanlar için koruma ve kullanma esaslarını belirleyen kararlar olmaksızın mekân kullanımına ilişkin hangi usul ve esaslar ile ihaleye çıkılabildiğini hukuken anlamak, hukuka uygun olarak nitelenmek olanaksızdır.

Yargılama konusu alan ile ilgili usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiş Koruma Amaçlı Nâzım ve Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı bulunmamaktadır, bu koşullarda tesis edilmiş olan yargılama konusu işlem açıkça kamu yararına ve hukuka aykırıdır.

Yukarıda açıklanan tüm bu nedenlerle kamu yararına ve hukuka açıkça aykırı işlemin iptaline karar verilmesini talep ederiz.

SONUÇ VE İSTEM

1) Yargılama konusu karar hukuka aykırı ve idari işlemin uygulanması durumunda telafisi güç zararların doğacağı açık olduğundan öncelikli olarak **YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA**,

2) Yukarıda açıklanan nedenlerle, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından “İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi” ile ilgili 13.05.2013 günlü Resmî Gazete’de davalı idare tarafından 3396 sayılı kanun “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun” kapsamında ihale edileceği duyurulan ve 02.07.2013 tarihinde gerçekleştirilen ilk değerlendirme sonrasında 24.07.2013 tarihinde gerçekleştirilen açık artırma ile sonuçlandırılan ihale işleminin **İPTALİNE**,

3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine

4) Yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz. Saygılarımızla.

Saygılarımızla.

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası (İstanbul Büyükkent Şubesi)

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Eki: Vekâletname