

ALIAĞA DA YİNE ŞÜPHELİ BİR GEMİ SÖKÜLMEK İSTENİYOR..

Yapımına 1957 yılında başlanarak, 1960 yılında tamamlanan, 1963-2000 yılları arasında Fransız Donanmasında sonra Brezilya Donanmasında kullanıldıktan sonra hurdaya ayrılan Uçak gemisi NAe Sao Paulo'nun SÖK Denizcilik tarafından açık arttırma yolu ile satın alınarak Aliğa'ya söküm için getirileceğine dair haberler basında ve sosyal medyada paylaşılmıştır.

Aliğa Bölgesinde yaşanan çevre ve halk sağlığına yönelik olumsuzluklar TMMOB İl Koordinasyon Kurulu tarafından da yıllardır dile getirilmektedir. Ülkemizde İzmir ili Aliğa ilçesinde Nemrut körfezinde yaklaşık 380 000 m2 arazi üzerinde 22 adet gemi söküm tesisinde yılda yaklaşık 900 000 ton hurda gemi sökülme, parçalanarak özellikle demir-çelik sektörü için hammadde girdisi sağlanmakla birlikte, gemi sökümünün yarattığı çevre kirliliği ve işçi sağlığına yönelik oluşturduğu riskler bölge için ciddi bir sorun olmaya devam etmektedir. Gerçekleştirilen uygulamalar ile ilgili olarak karşımıza çıkan tablo ve yaşanan örnekler de kaygılarımızı ve haklılığımızı arttırmaktadır.

Hurda gemi söküm işlemleri, çevre ve insan sağlığı açısından kirletici unsurlar taşınması nedeniyle, kontrol altında bulundurulması ve çevre açısından gerekli önlemlerin alındığı bölgelerde yapılması gereken çevresel riski yüksek faaliyetlerdir. Genellikle 20 yaş ve üzeri gemilerin yapımında izolasyon maddesi olarak kullanılan asbestin sökülmesi, geçici ve nihai depolanması, hurda gemilerde faaliyet türlerine göre farklı türde atıkların, ağır metallerin, madensel yağların, Poliaromatik Hidrokarbonların (PAH), Poliklorlü Bifenillerin (PCB), tehlikeli atıkların önemli ölçüde çevre kirliliği oluşturma riski bulunmaktadır. Çevresel riski yüksek olan ve gerçekleştirilmesi halinde gerekli özel önlemlerin alınması ve uygulanması maliyetleri de yüksek olan gemi söküm sektörü Avrupa ülkelerinde tercih edilmemekte, Türkiye'nin lider olarak yer aldığı Gemi Söküm Sektörünün yapıldığı diğer ülkelerin Pakistan, Hindistan ve Bangladeş gibi ülkeler olması bu liderliği sorgulatmaktadır.

Tehlikeli atıkların sınır ötesi taşınması ve bertarafı ile ilgili 1992'de imzalanan ULUSLARASI BASEL SÖZLEŞMESİ ve 31 Mart 2017 tarihinde ise Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü hakkında HONG KONG ULUSLARASI sözleşmesi TBMM tarafından onaylanmıştır. Sözleşmenin amacı, insan sağlığına, güvenliğine ve çevreye karşı bir risk oluşturmayacak şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak amacıyla gemiler ve gemi Söküm tesisleri için standartları belirlemektir.

Bu çerçevede

- 1) Söküme gelen gemilerin yapısında ne tür tehlikeli maddeler kullanıldığı ve bununla ilgili envanterinin çıkartılması, gemilerin tehlikeli atıklardan arındırılması zorunludur.
- 2) Gemi geri dönüşüm planı özel olarak her gemi için detaylı olarak hazırlanmalıdır..
- 3) Planda Geri Dönüşüm Tesisi içerisinde geri dönüşümü yapılamayacak tehlikeli maddelerin bertaraf edilmesi veya çevreye zarar vermeyecek şekilde muhafaza edilmesi net olmalıdır.

Gemi ancak bu şartlar altında Ülke karasularına alınıp, baştanbara yapılarak söküm iznine tabi tutulabilecektir. İdari prosedürün amacı hem tehlike arz eden sektör faaliyetini kontrol altında tutmak hem de çevre ve insan sağlığının korunmasını sağlamaktır. Ancak yaşanan süreçler gemi söküm işlemlerinin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun ve şeffaf bir şekilde yürütülmediğini göstermektedir.

Ülkemizin Atık İthalatında gerçekleştirilen yüksek oranlar ile Atık Çöplüğü Olma politikasını ortaya koymaktadır. Gemi geri dönüşüm faaliyet alanında da Uluslararası Sözleşme ve ulusal mevzuat hükümlerini dikkate almaksızın, içeriğinde sağlığa ve çevreye zararlı maddeler içeren gemiler bir kısım yollar ile karasularına getirilmekte ve bu usulsüzlüklerin ortaya çıkışını engellemek adına büyük bir hızla bu kirli gemiler söküme alınmaktadır.

Farklı türlerde tehlikeli madde içeren gemilerin denizin içerisinde ve karada sökülme suretiyle gerçekleştirilen sökme işleminin karada ve denizde yarattığı çevre kirliliğinin yanı sıra binlerce ton metal içeren gemileri denizde ve/veya kumsalda oksijen kaynağı ile kesme yöntemi ile yürütülen çalışmalarda hava kirletici bileşenleri atmosfere verilmektedir. Aliğa'da gemi söküm faaliyetleri kaynaklı çevresel ve sağlık riskleri karnesi de kuşkuyla büyütülmektedir.

2015 yılı Ocak ayında Aliğa'ya getirilen zehir yüklü gemi Kuito, mevzuat hükümlerine aykırı olarak ülke karasularına getirilmiş, Çevre Mühendisleri Odası ve İzmir Barosu'nun yürüttüğü hukuki süreçlere rağmen baştanbaca edilerek çok kısa süre içerisinde sökülüştür. Söküm işlemi tamamlandıktan aylar sonra İzmir 3. İdare Mahkemesi tarafından yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Sökümü yapılan gemiden çıkan atıkların türü ve miktarı, nasıl bertaraf edildiği, radyoaktivite içerip içermediği, sökülen parçaların nereye gönderildiği yönünde herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

Kuito Gemisi ile yaşanan süreç 2016 yılında ETHANE adlı sıvılaştırılmış doğal gaz tankerinin sökülmesi sırasında da yaşanmış, açılan davalar ve alınan yürütmeyi durdurma kararlarına rağmen Gemi Sökümü gerçekleşmiştir.

Son günlerde; yapımına 1957 yılında yapımına başlanarak, 1960 yılında tamamlanan, 1963 -2000 yılları arasında Fransız Donanmasında sonra Brezilya Donanmasında kullanıldıktan sonra hurdaya ayrılan Uçak gemisi NAe Sao Paulo'nun SÖK Denizcilik tarafından açık arttırma yolu ile satın alınarak Aliğa'ya söküm için getirileceğine dair haberler paylaşılan CLEMENCEAU sınıfı geminin İMO NO: MMSI 710442000 PWSP kaydının bulunduğu bilinmektedir. Yapım yılı da göz önünde bulundurulduğunda, asbest ve radyoaktivite dahil olmak üzere önemli miktarda tehlikeli ve zararlı atık içerdiği, söz konusu geminin savaş gemisi olması itibari ile nükleer denemelerde kullanıldığı iddia edilmektedir. Yapım yılı ve teknolojisi göz önüne alındığında yüksek miktarda tehlikeli ve zararlı atık içeren bu gemi ile ilgili iddiaların doğru olması halinde, çevreye ve canlı yaşamına telafisi mümkün olmayan zararlar vereceği bilinen bir gerçektir.

Geminin alım fiyatı ton başına 75 \$ olduğu iddia edilmektedir. Gemi Söküm Sektöründe ortalama metal fiyatının ton başına 450\$ olduğu bilinmektedir. Satın alma fiyatı piyasa ortalamalarının çok altında olan bu geminin fiyatı "ucuzdur vardır bir hikmeti" sorusunu da gündeme getirmektedir.

Geminin Avrupa'da bulunan Gemi Söküm tesislerinde sökülmemesi, Hindistan'da bulunan tesislerde sökülmesinin gerçekleştirilememesi nedeni ile Aliğa'nın seçildiği iddiaları bulunmaktadır. Hindistan'ın sökmeyi kabul etmediği Gemiye Aliğa'da sökülme üzere hangi gerekçe ve koşullarla kabul edilmiştir?

Çevre Kanunu'nun 13. Maddesine göre tehlikeli atıkların ithalatı yasaktır. Aynı şekilde, ülkemizin de taraf olduğu Tehlikeli Atıkların Sınır Aşırı Taşınması ve Bertaraf Edilmesinin Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi de tehlikeli atık ithalatını yasaklamaktadır. Söz konusu gemi tehlikeli atıklardan ve kontamine olmuş yapılardan arındırılmış mıdır?

Geminin 600 ton asbest içerdiğine ilişkin iddialar bulunmaktadır. Asbeste dair herhangi bir inceleme yapılmış mıdır? Asbestten arındırıldığına dair herhangi bir bilimsel rapor bulunmakta mıdır? Gemide denetim yapılmış ise asbeste dair analiz sonuçları nelerdir?

Atık gemilerin ithalatı için bir zorunluluk olan uluslararası geçerliliği olan bir notifikasyon bulunmakta mıdır?

Gemi Söküm Yönetmeliği gereği yabancı bayraklı geminin tüm atıklardan arındığına ilişkin belgesinin bulunması, gas-free işlemlerinin gemi Ülkemize getirilmeden önce yapılmış olması, ilgili makamlardan notifikasyon ve ordino işlemlerinin tamamlanmış ve gerekli izinlerin alınmış olması gerekmektedir.

Aliağa Gemi Söküm Tesislerinde 1974 yılından beri sökülen gemilerden çıkarılan her türden tehlikeli zararlı kimyasal sınıftan olan bileşenlerin miktarı, nerede ve nasıl arıtıldıklarına dair belgelerin kamuoyu ile paylaşılması gerekmektedir.

Ülkemizde atık ithalatı ve atıkların ülkemize giriş yolları yaşanan sorunlar örneğinde; Gazimir`de 2007 Yılında tespit edildiği ortaya çıkan, ülkemize girişi yasak olan, nasıl geldiğine dair bilgi paylaşılmayan radyoaktif atıklarla ilgili sürecin hala devam ettiği, Gazimir halkının radyoaktif atıklarla birlikte yaşadığını bir kez daha hatırlatırken; gemide bulunması muhtemel radyoaktif atıkların nasıl bertaraf edileceği hususu çevre ve halk sağlığına ilişkin endişelerimizi arttırmaktadır.

Ülkemizin atık ithalatı sürecinde Avrupa'nın ürettiği ancak kendi topraklarında bertaraf etmediği, başka ülkelerin kabul etmediği atıkların gönderildiği bir çöplük haline getirilmesi kabul edilemez

Gemi hakkındaki iddialar ile ilgili olarak sorularımıza ilgili kurum, kuruluş ve kişiler tarafından belgelerle birlikte cevap verilmeden, kamuoyu bilgilendirilmeden geminin ülkemiz karasularına girişine izin verilmemeli, söküm işlemi gerçekleştirilmemelidir. Aksi durumda, sürecin hukuksuzca yürütüldüğü ve fiili durumla tehlikeli atığın ülkemize sokulduğuna dair endişelerimiz pekişecektir. Kamusal sorumluluğumuz, yasa ve mevzuatımızın bize verdiği görev ve sorumluluk kapsamında süreci takip edeceğimizi kamuoyuna duyururuz.

TMMOB İZMİR İL KOORDİNASYON KURULU