



## ALIAĞA DA YİNE ŞÜPHELİ BİR GEMİ SÖKÜLMEK İSTENİYOR..

Aliağa Bölgesinde yaşanan çevre ve halk sağlığına yönelik olumsuzluklar yıllardır dile getirilmektedir. Aliağa ilçesinde Nemrut körfezinde yaklaşık 380 000 m<sup>2</sup> 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, kazınmadan kesilen ve civar hurda metal fabrikalarında ergitilmeye yollanan kurşun ve kurşun kadmiyum boya başta olmak üzere 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 edilmemektedir. Çin endüstriyel gemi sökümünden 2018'de çekilmiştir. Türkiye'nin lider olarak yer aldığı Gemi Söküm Sektörünün yapıldığı diğer ülkelerin Pakistan, Hindistan ve Bangladeş gibi ülkeler olması bu liderliği sorgulamaktadır.

Tehlikeli atıkların sınırötesi taşınması ve bertarafı ile ilgili 1992'de imzalanan ve ülkemizin de taraf olduğu ULUSLARASI BASEL SÖZLEŞMESİ ve 31 Mart 2017 tarihinde ise Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü hakkında HONG KONG ULUSLARASI sözleşmelerinin 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.

Barcelona Sözleşmesinin bilinen protokollerinden biri "Akdeniz'de Tehlikeli Atıkların Sınırötesi Hareketleri ve Bertarafından Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü" olarak da bilinen İzmir Protokolüdür. Türkiye'nin himayesinde, 1996 yılında İzmir'de imzalanmış ve 2011 yılında yürürlüğe girmiştir. İzmir Protokolü kapsamında Türkiye bir Taraf olarak (Avrupa Topluluğu üyesi olmayan) tüm tehlikeli atık ithalatını ve transit geçişini yasaklayacağını belirtmiştir.

Gemiler 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.

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 sökülmek 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 büyümektedir.

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 baştankara edilerek çok kısa süre içerisinde sökülmüştür. 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 sökümlü sırasında da yaşanmış, açılan davalar ve alınan yürütmeyi durdurma kararlarına rağmen Gemi Sökümü gerçekleşmiştir.

Son günlerde SÖK Denizcilik tarafından açık arttırma yolu ile satın alınarak Aliğa'ya söküm için getirileceğine dair haberler paylaşılan ; yapımına 1957 yılında yapımına başlanarak, 1960 yılında tamamlanan, 1963 -2000 yılları arasında Fransız Donanmasında sonra Brezilya Donanmasında kullanıldıktan sonra hurdaya ayrılan Uçak gemisi Sao Paulo'nun, 2007'de sökülen CLEMENCEAU adlı geminin ikizi olan 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 iddialarına dair belgeler bulunmaktadır. Yapım yılı ve teknolojisi göz önüne alındığında yüksek miktarda tehlikeli ve zararlı atık içeren bu gemi ile ilgili iddialar ve belgelere göre, 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.

Söz konusu gemi tehlikeli atıklardan ve kontamine olmuş yapılardan arındırılmış mıdır? Arındırılmış ise bu atıklara dair bertaraf belgelerinin paylaşılması gerekmektedir. Gemiye Ait İHM Belgesi (Tehlikeli Atık Envanteri) ve Gemi Söküm Planı paylaşılmıştır. Geminin basına yansıyan İHM Raporlarında belirtilen asbest ve diğer tehlikeli atıklar ile ilgili değerlendirmelerde benzer gemiler ile karşılaştırıldığında atık türleri ve miktarlarına ilişkin eksiklikler göze çarpmakta, atık yönetim planı ve bertaraf sürecine ilişkin değerlendirmelerin bulunmadığı görülmektedir. 265 metre uzunluğu, 32 grosston ağırlığındaki, 62 yıllık, onlarca nükleer teste katılmış bir savaş gemisinin içinde alınan örnek sayısı ve yerleri hakkında söz konusu envanter ve planlarda gemideki atıklara ait bilgilerin ve ölçümlerin yetersiz olduğu görülmekte, firmaların da doğruluk teyidine ilişkin beyanları kuşkuyla büyümektedir. Sao Paulo özelinde bu belgelerdeki ölçüm, metot ve bulgular bu konunun uzmanları tarafından, dava süreçlerinde de ayrıntılı incelenecektir.



Geminin atık envanterine ilişkin bilgilerin paylaşılması, asbest dışında gemide bulunması muhtemel diğer tehlikeli zararlı atıklara ilişkin bilgilerin göz ardı edilmesi kuşkuları büyümektedir.

Yapılan açıklamalarda 600 ton yerine 9,6 ton asbest olduğu ifade edilmiştir. Asbest varlığı ve bertaraf yöntemleri maliyeti ile birlikte rakamın değeri tehlikenin büyüklüğünü değiştirmemektedir. 9,6 ton değerinin nasıl neye göre belirlendiği de tartışmalıdır. Gemide sadece asbest tehlikesi bulunmamaktadır. Bakan tarafından yapılan açıklamalarda “gemi geldiğinde gazetesi ve ilgilileri gezdiririz” cümleleri ile konunun ciddiyetinden uzak, diğer tehlikeli ve zararlı atıkları göz önünde tutmayan, analiz bilgi ve belgelere dayanmayan tutum ve davranışlar da sürecin titizlikle yönetimi noktasında kuşkuları büyümektedir.

SÖK Denizcilik tarafından ihale 18 Mart 2021 de kazanıldığı bilgisi bulunmaktadır. Oysa gemiye ait ilk İHM 4 Haziran 2021 tarihli dir. Buna göre gemideki tehlikeli atık envanteri ve miktarını görmeden yapılan bir satış işlemi ve düşük fiyat değerlendirildiğinde; ortaya çıkan atık miktarları ile bertarafı ve maliyeti arttıracak olan çevreye duyarlı söküm işleminin nasıl ve hangi koşullarda gerçekleştirileceği belirsizdir, maliyetinin bedeli çevre ve halk sağlığı mı olacaktır.

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 ve İzmir Protokolü de tehlikeli atık ithalatını ve ülkeler arası transit geçişini yasaklamaktadır.

Sao Paolo Gemisi yaşanan ilk örnek değildir. Aliğa Gemi Söküm Tesislerinde 1974 yılından beri sökülen gemilerden çıkarılan her türden tehlikeli zararlı kimyasal sınıftan olan bileşenlerin miktarı, nerede ve nasıl bertaraf edildiğine dair bilgi belgeler bulunmamaktadır. Aliğa Gemi Söküm Tesislerinde yaşanan örnekler, yönetim ve denetim mekanizmalarındaki eksiklikler ile çevre ve halk sağlığı sorunları ile bölgede çalışan işçilerin iş sağlığı güvenliğine yönelik olumsuzluklar geri dönülmez sonuçlara yol açmaktadır. Akdeniz havzasında , sadece Aliğa 'da gemi sökümü yapılmaktadır. Son 5 yıl içinde 741 gemi sökümü yapıldığı bilgisi paylaşmış olup, bu sayı giderek artmaktadır. Hangi şartlarda hangi özellikte gemiler olduğu ve sökümü sonucunda ne gibi maddelerin açığa çıktığı konusunda kamuoyu ile paylaşılan hiçbir bilgi yoktur.

Ülkemizde atık ithalatı ve atıkların ülkemize giriş yolları yaşanan sorunlar örneğinde; Gaziemir`de 2007 Yılında tespit edildiği ortaya çıkan, ülkemize girişi yasak olan, nasıl geldiğine dair bilgi paylaşılmayan radyoaktif atıklarla ilgili sürecin hala devam ettiği, Gaziemir 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 İthalatında gerçekleştirilen yüksek oranlar ile Atık Çöplüğü Olma politikasını ortaya koymaktadır. Gemi özelinde bugün yaşadığımız süreç ile ülkemizin atık ithalatı sürecinde Avrupa'nın ürettiği ancak kendi topraklarında bertaraf etmediği, başka ülkelerin kabul etmediği atıkların gönderildiği bir çöplük haline getirilmesini kabul etmiyoruz.

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 duyuruyoruz.



**TMMOB İZMİR İL KOORDİNASYON KURULU**  
**İZMİR BAROSU**  
**İZMİR TABİP ODASI**