




Aşağıdaki sorularımın **Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Vedat Işıkhan** tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını talep ederim.

Saygılarımla.

  
**Doç. Dr. Gökhan GÜNAYDIN**  
İstanbul Milletvekili  
CHP Grup Başkanvekili

Türkiye'de en fazla konuşulan ancak en az önlem alınan çevre kirliliğinin başında "asbest" geliyor. Endüstriyel anlamda en ciddi asbest, gemi söküm sanayisinde ortaya çıkıyor. Yarattığı çevre kirliliğinin yanı sıra, her yıl onlarca asbestli geminin söküldüğü İzmir Aliğa'nın bu faaliyetler sebebiyle erozyona uğradığı ve morfolojik yapısının bozulduğu uluslararası örgütlerin yanı sıra ulusal inceleme raporlarında da ortaya konuluyor.

Aliğa'daki gemi söküm faaliyetleri uzun yıllardır çevre ve işçi ihlalleri sebebiyle tartışma konusu. Aliğa'da sadece tehlikeli atık madde ve asbestli gemi söküm yapılmamakta. Örneğin sökülmek üzere İzmir'e getirilen Angola bandıralı Kuito isimli yüzer petrol rafinerisinin radyoaktif madde yüklü olduğu söküldükten sonra anlaşıldı. Radyasyon denetimi yapılmadan sökülen geminin, gemi söküm firmasının günlük denetim yapması için sözleşme yaptığı firmanın noter tasdikli ihtarnamesiyle ortaya çıktı. Gemide radyoaktif madde bulunduğunu sökülmeye önce Çevre Mühendisleri Odası (ÇMO) İzmir Şubesi açıklamıştı. Geminin Türkiye karasularına girmeden durdurulması ve denetlenmesi uyarısı gerektiği belirtilmiş, İzmir Barosu Kent ve Çevre Komisyonu ile birlikte Çevre Mühendisleri Odası geri dönüşümün iptali istemiyle açtığı davayı gören İzmir 3. İdare Mahkemesi yürütmeyi durdurma kararı vermişti. Dönemin Aliğa Kaymakamı Bayram Yılmaz, 2015 yılında gemide radyoaktif madde olduğuna dair herhangi bir belgenin mevcut olmadığını Kuito'nun ülke için büyük bir ekonomik kazanç olduğunu söylemişti. Kuito Felaketinden 7 yıl sonra bu sefer Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum, Grieg Green'in hazırladığı rapora dayanarak Sao Paulo Gemisi'nde sadece 9,6 ton asbest olduğunu söyleyerek asbesti küçümsemiş sonradan doğru olmayan raporla kamuoyunu manipüle etmişti.

Sök Denizcilik de dahil 8 tersane 2018'den bu yana AB listesinde yer alıyor. Ancak bu standartların kâğıt üzerinde olduğu aşık. CHP İzmir Milletvekilinin São Paulo ile ilgili soru önergesine dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'un verdiği yanıtı göre 2016'dan itibaren 2021'e kadarki 5 yılda 714 gemi sökülmüş ve toplam 74 bin 226 ton toplam tehlikeli atık bertaraf edilmiş ki bu tehlikeli atıkların 242 tonu asbestli. Tam da bu nokta da alana yönelik çalışma yürüten uzmanlar sadece bir gemide bin ton asbest olma olasılığından söz ederken Bakanlık yaptığı açıklamada "son beş senede sökülen 714 gemide yaklaşık 242 ton asbestin bulunduğunu" söylemiştir. Kuşkusuz bu resmi bir veri. Demek ki bertarafa bu kadar asbest gitmiş. Bu noktada geri kalanın nerede olduğu sorusu ön plan çıkmıştır.

2023'ün Aralık ayında Brüksel merkezli NGO Shipbreaking Platform (STK Gemi Söküm Platformu) Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü başlıklı çok kapsamlı güncel veriler içeren bir rapor yayınladı. Rapor, gemi söküm faaliyetlerinin yürütüldüğü, bölgedeki çelik fabrikalarına hurda sağlayan ve İzmir'in Aliğa ilçesinde yer alan 22 tesisi mercek altına alıyor. Türkiye, Hindistan, Pakistan ve Bangladeş'ten sonra dünyadaki 4'üncü büyük gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip. Aliğa'da 28 farklı arsada faaliyet gösteren 22 aktif gemi geri dönüşüm tesisi bulunuyor. Çevre ve doğal alanları, halk sağlığını hiçe sayan gemi söküm işlemiyle adeta dünyanın zehirli atıklarının taşındığı merkezlerden biri haline getirilen Aliğa'da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının verilerine göre, 2009-2023'e son 10 yılda 1505 adet gemi sökümü yapıldı. Bu sökümler sonunda 10 milyon 813 bin gros tonluk başta asbest olmak üzere sağlığa zararlı atık ortaya çıktı. Bu dönemde en fazla gemi sökümü, 281 adetle 2012 yılında gerçekleştirildi. Sökülen en yüksek gros ton ise, 2020 yılında 1,776 milyon olarak gerçekleşti.

Aliğa'daki gemi söküm tesisleri hem çevre lisansından hem de ÇED sürecinden muaf. Bu da büyük bir çevresel denetim boşluğu yaratıyor. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı her yıl tesislere Gemi Söküm İzni veriyor olsa da bu izin verilirken hangi kriterlerin nasıl kontrol edildiği açık değildir. Bakanlıkların yürüttüğü izin süreçleri ve verdiği izinler kâğıt üzerinde kalıyor; gerçek bir değerlendirme içermiyor. Gemi söküm faaliyetlerini denetleyecek ve standartlaştıracak hukuksal bir çerçeve bulunmuyor. Kısacası, asbest yönetimi başlı başına büyük bir sorun. Resmî belgelerde de asbest söküm miktarlarına ilişkin çelişkiler var.

Tesislerdeki kapasitenin ölçülmesinden Aliğa Ticaret Odası yetkilidir. Ancak Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilen Gemi Söküm Yetki Belgesi'nde tesis kapasitesi belirtilmediği gibi kapasitenin nasıl ölçüldüğüne dair net bir bilgiye de ulaşılamamaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın tesis kapasitelerinin 2017'den bu yana arttığını gösteren verileri ile AB denetimlerine sunulan veriler karşılaştırıldığında, kapasite bildirimlerinin her zaman tutarlı olmadığı görülmektedir. Bir tesisin kapasitesi, çalışan sayısı, kesim işlemi sırasında kullanılan teknikler, ekipmanlar ve atık yönetim planlarına göre belirlenir. Gemi geri dönüşüm sektörü son yıllarda makineleşmeyle kapasitesini neredeyse iki katına çıkarmış olsa da tesislerin kesim alanlarının ve tesislerde kullanılan tekniklerin büyük ölçüde değişmediği düşünüldüğünde, artan kapasitenin nasıl hesaplandığı belirsizliğini korumaktadır. Asbest söküm prosedürleri iç hukukta gayet net bir şekilde özetlenmiş olsa da bu prosedürler gemi geri dönüşüm sektöründe her zaman gerektiği gibi uygulanmıyor.

Bu bağlamda;

1. Söküm için gelen gemilerle ilgili Tehlikeli Madde Envanter Raporu hazırlanmakta mıdır?
2. Gelecek gemilerin notifikasyon onayına bakılmakta mıdır?
3. Gemiler Aliğa'ya gelmeden önce gas free belgeler sunulmakta mıdır? Gemilere ilişkin söküm izni verildikten sonra mı uygulamaya geçilmektedir?
4. Gemilerin radyasyon ölçümü yapılmakta mıdır? Bugüne kadar gelen gemilere ilişkin sonuçlar nelerdir?

5. Geri dönüşüm ve atık bertaraf süreçlerine ilişkin planlar sunulmakta mıdır? Gemi boyalarının potansiyel olarak asbest içerdiği hakkında söküm tesisi bilgilendirilmekte midir?
6. Bakanlık ve ilgili kurumlar tarafından atık içeriği ve miktarı ile ilgili değerlendirme ve denetim yapılmakta mıdır?
7. Söküm işlemleri safhasında alınan çevresel önlemler nelerdir? İşçi sağlığı ve güvenliğine ilişkin önlemler nelerdir?
8. Son on yılda gemi sökümde yaşanan iş kazaları, bölgede ölüm hızı oranları, çevre kirliliği oranları, asbest ve diğer toksik maddelere maruz kalan işçilerin sayısına ilişkin sayısal veriler nelerdir?
9. Gemi söküm sanayisinde asbest ve atık yönetimiyle ilgili halk sağlığı sorunları ve ihlallere sebebiyet veren tespitleriniz var mıdır?
10. 2009 yılından bu yana Aliğa işçi tersanelerinde kaç işçi meslek hastalığı kapsamında yaşamını yitirmiştir?
11. Gemi sökümü sırasında oluşan tehlikeli atıklar için ekolojik önlemler alınarak zararsız hale getirilmeleri için ne tür önlemler alınmaktadır?
12. Özellikle nükleer denemelerde kullanılmış, nükleer silahlarla donatılmış gemiler gibi tehlikeleri atıkların yüklendiği gemilerin ülkemize getirilerek gemi söküm sürecine dahil edilmesini önleyici bir düzenleme için adım atılacak mıdır?
13. Gemi Söküm Yönetmeliğinin değişmesi ve yeni bir denetim mekanizmasının kurulmasına yönelik bir çalışma için bakanlığınızın bir girişimi var mıdır?