T.C.
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

COP31 TÜRKİYE ANTALYA

Sayı : 30824082-610-17089345 22 Ekim 2026
Konu : Yazılı Soru Önergeleri

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Milletvekillerimiz tarafından şahsıma yöneltilen ve ilişik listede; TBMM Esas numaraları ve konuları belirtilen yazılı soru önergeleri incelenmiş olup, söz konusu önergelerde yer alan hususlara ilişkin cevaplarımız ekte sunulmuştur.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.

Murat KURUM
Bakan

EK:
-Dosya (1 Takım)

Mustafa Kemal Mahallesi Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 9. km. No: 278 Çankaya / Ankara
İrtibat: Tel:
Faks: e-posta: elektronik ağ: www.csb.gov.tr

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ
SAYIN İSKENDER BAYHAN'IN
TBMM 7/42260 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE
İLİŞKİN SORULAR VE CEVAPLARI

7/42260
GK 131

SORULAR

İzmir Körfezi, yıllardır süren denetimsizlik ve kirletici şirketlerin kâr ve rant hırsı nedeniyle adeta bir atık havuzuna dönüşmüştür. Bugün ise bu kirliliği önlemeye yönelik politikalar geliştirmek yerine, oluşan tahribatın "temizleme" adı altında bizzat bir rant alanına dönüştürüldüğü bir durumla karşı karşıyayız. Nitekim İzmir-Foça açıklarında avlanan balıkçıların ağlarından çıkan yoğun çamur, bu malzemenin Körfez'de yürütülen temizlik çalışmaları sırasında denize bırakıldığına dair güçlü iddiaları gündeme taşımış; mevcut politikaların sorunu çözmek yerine derinleştirdiğini bir kez daha ortaya koymuştur.

2024 yılında yaşanan balık ölümleri ve ardından yapılan bilimsel analizler, bu yıkımın boyutunu açık biçimde ortaya koymuştur. Amonyak değerlerinin olması gerekenin katbekat üzerine çıkması, çözünmüş oksijen seviyesinin kritik eşiklerin altına düşmesi, Körfez'in adeta yaşam dışı bir ortama sürüklendiğini göstermektedir. Bu tablo, tekil bir arıza ya da geçici bir ihmalle açıklanamaz; aksine yıllardır biriken sanayi kaynaklı kirletmenin doğal sonucudur.

Körfezdeki kirliliğin kaynaklan da son derece açıktır. Demir-çelik ve metal sanayi ağır metalleri doğrudan denize boşaltmakta; petrokimya tesisleri ve gemi söküm faaliyetleri Körfez'i kimyasal atık havuzuna çevirmektedir. Tekstil ve kimya sektörü, özellikle Gediz Havzası üzerinden zehirli atıkları Körfez'e taşımakta; gıda ve yağ sanayi ise yarattığı organik yükle denizdeki oksijenin tükenmesine yol açmaktadır. Bu çok katmanlı kirletme rejimi ortadayken, Bakanlığınız faturayı yerel yönetimlere kesmekte; belediyeler ise sorumluluğun büyük ölçüde merkezi idarenin yetki alanında olduğunu vurgulamaktadır.

Bakanlığınızın kamuoyuna sunulan "cezalar kesiliyor" söylemi de gerçeği yansıtmamaktadır. Milyonluk cezalar, milyar dolarlık holdingler için bir yaptırım değil, üretim maliyetinin bir parçasıdır. Arıtma tesislerini sürekli çalıştırmanın maliyeti çoğu zaman kesilen cezalardan daha yüksektir. Bu nedenle mevcut sistem fiilen şirketlere "kirletmeye devam et, bedelini öde" mesajı vermektedir. Bu bir ceza mekanizması değil, kirletmenin kurumsallaştırılmasıdır.

Öte yandan sanayi kuruluşlarının kamuoyu önünde gerçekleştirdiği sembolik temizlik faaliyetleri, gerçek kirliliği gizleyen bir "yeşil badana" işlevi görmektedir. Kameralar önünde kıyıdan birkaç çöp toplayan şirketler, üretim süreçlerinde doğayı kirletmeye devam etmektedir. Üstelik bu

şirketlerin kimlikleri çoğu zaman "ticari sır" gerekçesiyle kamuoyundan saklanmakta; böylece kirletici faaliyetler görünmez hale getirilmekte ve sermayedarlar açıkça korunmaktadır.

Bu yapısal sorunlar devam ederken, İzmir Körfezi'nde yürütülen dip tarama faaliyetleri kapsamında ortaya çıkan çamurun Körfez'deki temizlik çalışmaları sırasında denize bırakıldığına dair güçlü iddiaları gündeme taşımıştır. Bu durum, hem balıkçıların geçim kaynaklarını doğrudan tehdit etmekte hem de Özel Çevre Koruma Bölgesi statüsündeki Foça açıklarım kirletmektedir. Dip tarama faaliyetlerinden çıkan malzemeyi taşıyan ALKOR2 ve

ALKOR3 gemilerinin, DGN Denizcilik firmasına ait olduğu; sözleşme süresinin sona ermesine rağmen faaliyetlerin sürdüğü yönündeki iddialar, kamu ihale süreçlerinin denetimsizliğini ve hukuki meşruiyet sorunlarını gündeme getirmektedir. Firma, çamurun sözleşmede belirtilen alana bırakıldığını savunurken, uzmanlar hem Foça hem de Karaburun açıklarının bu tür dökümler için uygun olmadığını açıkça ifade etmektedir. Buna rağmen bu alanların tercih edilmesi, bilimsel değil, maliyet ve kolaylık odaklı bir yaklaşımın benimsendiğini göstermektedir.

Bu Bağlamda;

1. Bakanlığınız, Körfez'i onlarca yıldır bir foseptik çukuru gibi kullanan dev sanayi tesislerine (Aliağa ve Gediz havzası sermayedarları) karşı neden üretimi durdurma gibi caydırıcı tedbirler almamaktadır? Bu şirketlerin yarattığı tahribatın maliyeti neden temizlik ihaleleri ve vergi paralarıyla halkın sırtına yüklenmektedir?

2. 1992'de Foça, 1999'da Karaburun için ilan edilen Özel Çevre Koruma Bölgesi statüsü, hangi "üstün kamu yararı" veya "şirket kârı" gözetilerek delinmektedir? Bir alanı hem "koruma bölgesi" ilan edip hem de oraya "atık döküm izni" vermek Bakanlığınızın "yeşil dönüşüm" iddiasıyla nasıl bağdaşmaktadır?

3. Sözleşme süresinin Mayıs ayında dolduğu iddia edilen DGN Denizcilik firmasına ait ALKOR2 ve ALKOR3 gemilerinin Mart 2026 itibarıyla hala çalışabiliyor olmasının yasal dayanağı nedir? Bu firmaya verilen uygunluk belgeleri hangi bilimsel kriterlere göre yenilenmiştir?

4. İzmit Körfezi'nde dip çamuru bertaraf maliyetini Bakanlık bütçesinden karşılarken, İzmir'de yapay ada projelerini iptal ederek belediyeyi Foça ve Karaburun 'u zehirlemeye zorlamanızın nedeni nedir?

5. Foça açıklarına dökülen çamurun içindeki ağır metal (cıva, kadmiyum, kurşun) oranları nedir? Bu zehirli maddelerin besin zinciri (balıkçılık) yoluyla halk sağlığına etkilerine dair Bakanlığınızın elinde güncel bir rapor var mıdır? Varsa neden kamuoyuyla paylaşılmamaktadır?

6. İhracatçı birlikleri ve ticaret odalarının göstermelik kıyı temizliği etkinliklerine destek veren Bakanlığınız, aynı sermaye örgütlerinin üyesi olan fabrikaların kaçak deşarjlarını örtbas etmek için mi "konuşma yasağı" getirmektedir?

7. Bakanlığınız, Körfez kirliliğinde belediyeyi tek sorumlu ilan ederek, kirlilikte payı %50'den fazla olan endüstriyel atıkların gerçek sahiplerini (holdingler ve OSBler) koruma altına mı almaktadır?

8. Körfez'e deşarj yapan sanayi tesislerinin (demir-çelik, petrokimya, gemi söküm, tekstil vb.) isim listesi ve her birinin yıllık deşarj miktarları neden kamuoyuyla açık şekilde paylaşılmamaktadır? "Ticari sır" gerekçesi, halk sağlığından daha mı üstündür?

9. Gediz Havzası üzerinden Körfez'e taşınan kirlilik yükünün (azot, fosfor, ağır metal) sektörel dağılımı nedir? Bu yükün ne kadarı organize sanayi bölgeleri ve büyük ölçekli sanayi tesislerinden kaynaklanmaktadır?

10. Körfez'de faaliyet gösteren liman, tersane ve gemi trafiğinin yarattığı kirliliğe ilişkin kaç adet denetim yapılmıştır? Kaç ihlal tespit edilmiş ve bunlara ne tür yaptırımlar uygulanmıştır?

11. Körfez'de yaşanan balık ölümleri sonrası balıkçılara yönelik bir zarar tespit ve tazmin mekanizması kurulmuş mudur? Kurulmadıysa bu insanların geçim kaybını kim karşılayacaktır?

12. Bakanlığınız, Körfez'deki kirliliğin önlenmesi yerine temizlik ihaleleri üzerinden yeni bir ekonomik alan yaratıldığı yönündeki eleştirilere ne yanıt vermektedir? Bu ihalelerden kimler faydalanmaktadır?

CEVAPLAR

Bakanlığımızca; deniz ve kıyı sularında yapılan dip taramaları, nehir ağzı taramaları, kazı ve inşaat faaliyetlerinden çıkacak tarama malzemesinin çevre ve insan sağlığına zarar vermeden sürdürülebilir kullanım ilkeleri doğrultusunda yönetiminin sağlanmasına yönelik usul ve esasların belirlenmesi, denizde boşaltım ve karada bertaraf yöntemlerinin bilimsel verilere dayanarak ortaya çıkarılması amacıyla; TÜBİTAK, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü ve İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsünden akademisyenlerin katılımıyla "Deniz Dip Tarama Uygulamaları ve Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi (DİPTAR)" projesi gerçekleştirilmiştir.

Söz konusu proje ile;

✓ Dip tarama malzemesinin denize boşaltımı veya bertarafı için kriterler ve yöntemler tanımlanmış,

✓ Ekolojik değerlendirmeler ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerde aranan kriterler dikkate alınarak Karadeniz, Marmara, Ege Denizi ve Akdeniz'de boşaltım alanları belirlenmiş,

✓ Boşaltım alanlarının kirlilik yükü bakımından izlenecek parametreler ve izlenme usul ve esasları belirlenmiş,

✓ Bertaraf ve faydalı kullanım olanakları araştırılmış ve kılavuz oluşturulmuştur.

DİPTAR Projesi kapsamında yapılan bilimsel çalışmalar ve elde edilen veriler ışığında, Ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerden (Barselona, Bükreş ve Londra Sözleşmeleri) gelen yükümlülüklerimiz dikkate alınarak Bakanlığımızca AB normlarına uygun olacak şekilde "Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliği" hazırlanmıştır ve ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınarak yayımlanmıştır.

Yönetmeliğe bağlı olarak yayımlanan 2020/4 sayılı "Dip Taraması ve Boşaltım Faaliyetleri Uygulama ve Yetki Devri Genelgesi" kapsamında boşaltım alanları Bakanlığımızca belirlenmiş olup, dip tarama faaliyetleri sonucunda çıkan malzemenin boşaltım kriterlerini sağlaması durumunda bu alanlara boşaltımına izin verilmektedir.

Bakanlığımızca dip tarama malzemesinin çevresel yönetimine dair işlemler gerçekleştirilmekte olup, tarama izinleri, tarama yapılacak kurum kuruluşların yetkilendirilmesine dair işlemler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından icra edilmektedir.

Dip tarama faaliyetleri için öncelikle çevresel etki değerlendirmesi süreci yürütülmekte, akabinde çevresel yönetim planı hazırlanmakta ve çıkan malzemenin Yönetmelikte sınır değerleri verilen (Cd, Pb, As, Cr, Cu, Ni, Zn, Hg Toplam PCB) kriterleri sağlaması durumunda Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetim Planı Uygunluk Belgesi verilmiştir. Belge faaliyet sahibi olan İzmir Büyükşehir Belediyesi adına düzenlenmiş olup, tarama yapacak olan kurum/kuruluşlar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca yetkilendirilmektedir.

Bakanlığımız tarafından yürütülen çalışmalarda, körfez kirliliğine neden olan tüm kaynaklar bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmekte, kirliliğin azaltılmasına yönelik çalışmalar kapsamında belediyeler, organize sanayi bölgeleri, sanayi tesisleri ve diğer ilgili paydaşların yükümlülükleri ilgili mevzuat çerçevesinde takip edilmekte, denetim ve izleme faaliyetleri elde edilen veriler doğrultusunda sürdürülmektedir. Bu kapsamda, çevresel kirliliğe katkısı bulunan tüm kaynakların gerekli tedbirleri alması ve sorumluluklarını yerine getirmesi esastır.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği 8. Bölüm İzleme Madde 54 kapsamında Atıksu arıtma tesisi işletmecileri, arıtma tesislerinin verimli olarak çalıştığının izlenmesinden ve kayıtlarının tutulmasından sorumludur. Her türlü faaliyet sonucu oluşan atıksuların bertarafına ilişkin verilerin atıksu üreticileri tarafından atıksu bilgi sistemine girilmesi ve güncelliğinin sağlanması zorunludur. Bakanlığımızca girilen atıksu verilerin kontrolü sağlanmaktadır. Takip edilen atıksu verileri ilgili kurumlar tarafından talep edilmesi durumunda paylaşılmaktadır.

Bakanlığımız koordinasyonunda Ege Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi ve İzmir Katip Çelebi Üniversitesi ile birlikte yürütülen "İzmir Körfezi Ekosisteminin Değerlendirilmesi ve Kirlilik Kaynaklarının Etkilerinin Belirlenmesi (İzmir İçin Nefes) Projesi" kapsamında Gediz ve Küçük Menderes Havzalarından İzmir Körfezi'nde kirliliğe neden olan kaynaklar evsel, endüstriyel ve yayılı kaynaklar olarak bütüncül bir yaklaşımla kaynak bazında değerlendirilmiştir.

Yapılan değerlendirmelere göre; İzmir Körfezine ulaşan toplam azot yükünün %56'sının noktasal (kentsel ve endüstriyel), %44'ünün ise yayılı kaynaklardan; fosfor yükünün ise %65'inin noktasal(kentsel ve endüstriyel), %35'inin ise yayılı kaynaklardan geldiği tespit edilmiştir.

Öte yandan, Gediz Nehri kaynaklı yüklerin önemli bir bölümü İzmir Körfezi'nin dış bölgesine ulaşmakta olup, dış körfez yüksek su hacmi ve seyrelme kapasitesi ile karakterize edilmektedir. Buna karşılık, yaklaşık 254 milyon m^3/yıl debi ile çalışan İzmir Çiğli Atıksu Arıtma Tesisi, yıllık 1.781 ton toplam azot ve 254 ton toplam fosfor yükü ile havzanın en büyük tekil noktasal yük kaynağını oluşturmaktadır. Bununla birlikte, tesise ulaşan atıksuların yaklaşık 23 milyon m^3/yıllık kısmı endüstriyel kaynaklı olup, bu miktar toplam giriş debisinin yaklaşık %9'una karşılık gelmektedir. Bu durum, Çiğli Atıksu Arıtma Tesisi üzerinden Körfez'e ulaşan yüklerin büyük ölçüde İzmir metropolitan alanından kaynaklanan kentsel atıksulardan oluştuğunu göstermektedir.

Proje kapsamında ayrıca ağır metaller yönünden sediment kalite değerlendirmeleri gerçekleştirilmiş olup, ölçüm sonuçlarının uluslararası sediment kalite kriterlerinde yer alan Eşik Etki Düzeyi değerlerinin altında kaldığı ve ağır metaller açısından bentik organizmalar üzerinde olumsuz etki beklenmediği belirlenmiştir.

Çevre kirliliğinin önlenmesi ve çevre kalitesinin korunması amacıyla ülke çapında 2872 sayılı Çevre Kanunu ve bu kanuna istinaden çıkarılan mevzuat kapsamında Bakanlığımız merkez teşkilatı ve İl Müdürlüklerimizde görevli denetim personeli tarafından ani, birleşik ve şikâyet üzerine denetimler yapılmaktadır. Çevre Kanunu'na aykırı faaliyet gösteren ve çevre kirliliğe sebebiyet verenlere 2872 sayılı Çevre Kanunu ilgili maddelerince idari yaptırım uygulanmakta ayrıca çevre kirliliğine sebebiyet verenler hakkında Cumhuriyet Savcılıklarına suç duyurusunda bulunulmaktadır.

Bununla birlikte, Türkiye'nin yargılama yetkisine tabi olan deniz alanlarında, gemilerden kaynaklı deniz kirliliği kapsamında, 2872 sayılı Çevre Kanunu hükümlerine uyulup uyulmadığının denetlenmesi ve aynı Kanunun 24 üncü maddesi hükmüne göre idari yaptırım kararı verme yetkisi 23/01/2023 tarih ve 2023/3 sayılı Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliği Denetimi Yetkisinin Devri Genelgesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bağlısı Liman Başkanlıklarına, İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığına, Türkiye Çevre Ajansına, Antalya Büyükşehir Belediye Başkanlığına ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlığına devredilmiştir.

Bakanlığımızca e-denetim sistemi verilerine göre, İzmir ilinde 01.01.2024 tarihinden günümüze kadar su, kıyı tesisi ve gemi kaynaklı deniz kirliliği konularında 2494 çevre denetimi yapılmış, 344 uygunsuzluğa 118.798.813 TL idari yaptırım uygulanmış olup 5 tesisin faaliyeti durdurulmuştur.