



37163

İskender BAYHAN
İstanbul Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Vedat Işıkhani** tarafından Anayasa'nın 98, TBMM İç Tüzüğü'nün 96 ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. 27.11.2025

İskender BAYHAN
İstanbul Milletvekili

İzmir'in Aliaga ilçesindeki Gemi Geri Dönüşüm Tesisleri'nde 12.11.2025 tarihinde, eski adıyla Kalkavan Gemi Söküm olarak bilinen tesiste çalışan Hasan Aktepe, kesimi yapılan tonlarca ağırlıktaki bir gemi parçasının altında kalarak yaşamını yitirmiştir. Olay anında Aktepe, parçanın alt bölümünde kesim yaparken yanında bulunan çavuş C.A.'nın bilgisi dahilinde çalışıyordu. Ancak aynı anda parçanın üst kısmında başka bir kesim ustasının da çalıştığı bilinmesine rağmen, sorumlu çavuşun alt bölümdeki işçileri bilgilendirmemesi ve gerekli uyarıları yapmaması sonucu, yukarıda yapılan kesimle serbest kalan parça kontrolsüz biçimde düşmüş ve doğrudan Aktepe'nin ölümüne neden olmuştur.

Bu ölümün sorumluluğu yalnızca talimat verenlerle sınırlı değildir. Gemi söküm tesislerinde işçi sağlığı ve güvenliği düzeni büyük ölçüde kâğıt üzerinde işlemekte; denetim mekanizmaları patronların çıkarlarına bağımlı biçimde çalışmaktadır. Ücretlerini doğrudan tersanelerden alan İSG uzmanlarının sahada bağımsız, caydırıcı ve etkin bir denetim yapabilmesi yapısal olarak imkânsızdır. Dahası, bölgede giderek artan sayıda tesisin Aliaga OSGB personelini hem sahada "iş güvenliği sorumlusu" hem de yasa gereği "iş güvenliği uzmanı" olarak kullanması, bu personelin bir yandan kendi talimatlarını uygulayıp diğer yandan kendi denetimini yapması gibi kabul edilemez bir çakışma yaratmaktadır. OSGB'nin aynı anda çok sayıda tesise hizmet vermesine rağmen denetimlerin nasıl nitelikli yürütüldüğü belirsizdir.

GEMİSANDER tarafından taşeronluğun sona erdirildiği yönündeki açıklamalara karşın, pratikte götürü usulü çalışma tüm ağırlığıyla sürmektedir. Hasan Aktepe'nin ölümü de bu çalışma rejiminin bir sonucudur: parçanın "bir an önce bitirilmesi" baskısı, hız dayatması, dar bir alanda aynı anda çok sayıda işçinin çalıştırılması ve tüm bunların denetimsizlikle birleşmesi, bu iş cinayetini göz göre göre getirmiştir.

Hasan Aktepe'nin ölümü münferit değildir. Kısa süre önce İzmir Mavi Denizcilik'te 45 yaşındaki Halil İbrahim Uz'un metrelerce yükseklikten düşerek hayatını kaybetmesi; ilk müdahaleyi yapması gereken ekiplerin olay yerinde bulunmaması; GEMİSANDER'e ait

ambulansın bozuk olması; doktorun çalışmadığı gün sahada olmaması ve devlet ambulansının 45 dakika gecikmesi, Aliğa'daki "ölüm düzeninin" tüm açıklığıyla nasıl işlediğini ortaya koymaktadır. İşçiler, "Zamanında müdahale edilseydi Halil İbrahim bugün yaşıyor olacaktı" demektedir. Bir buçuk ay içinde iki işçinin ölmesi, gemi söküm patronlarının kâr hırsı uğruna işçilerin en temel yaşam hakkını yok sayan güvencesiz çalışma rejiminin sonucudur.

Bu rejim yalnızca anlık iş cinayetlerini değil, uzun vadeli meslek hastalıklarını, zehirli atık maruziyetini ve çevresel tahribatı da beraberinde getirmektedir. Aliğa'da yıllardır süren aynı denetimsizlik ve kâr baskısı, işçilerin yalnızca bugününü değil, akciğerlerini; nefeslerini ve geleceklerini de yok etmektedir. Nitekim yakın dönemde Leyal Gemi Söküm'de 20 yıla yakın çalışan bir işçiye akciğer hastalığı nedeniyle resmen meslek hastalığı tanısı konmuştur. Bu tanı, bölgedeki görünmez ölümlerin, kimyasal maddelere sürekli maruziyetin ve özellikle asbest riskinin somut bir göstergesidir.

Bu Bağlamda;

1. Aliğa'da art arda yaşanan bu ölümler, geciken müdahaleler, OSGB'lere devredilen denetim pratikleri ve meslek hastalıklarının görünür hale gelmesine rağmen bakanlığınız bölgede neden kapsamlı, bağımsız ve işçiler tarafından da denetlenebilir bir iş sağlığı ve güvenliği incelemesi başlatmamıştır?
2. Aliğa'daki gemi söküm tesislerinde fiilen sürdüğü bilinen "götürü usulü" çalışma hakkında bakanlığınızın bilgisi var mıdır? Bu çalışma biçiminin yarattığı hız baskısı, parça başı ücretlendirme, işçilerin "bir an önce bitirme" zorunluluğu ve buna bağlı kaotik ve kontrolsüz çalışma ortamı bakanlığınızca denetlenmiş midir? Bu uygulamanın iş cinayetlerine zemin hazırladığı açık olduğu hâlde, neden durdurulmamaktadır?
3. Götürü usulü kesim yapılan gemiden sorumlu çavuş C.A., sahadaki denetimi yürütmesi gereken iş güvenliği uzmanları ve eski adıyla Kalkavanlar Gemi Söküm olarak bilinen işyerinin sahibi, işletme müdürü ve işveren vekilleri hakkında bakanlığınızca idari inceleme başlatılmış mıdır? Ayrıca söz konusu kişiler hakkında savcılığa suç duyurusu yapılmış ya da adli süreç başlatılması için bakanlığınızca bir girişimde bulunulmuş mudur?
4. Aliğa'daki iş cinayetlerinde bugüne kadar sorumluluk çoğunlukla işçilere yüklenmiş, "işçinin hatası" denilerek hem gerçek sorumlular korunmuş hem de işçiler tehdit, baskı ve işten atılma korkusu nedeniyle tanıklıklarını geri çekmek zorunda bırakılmıştır. Bu alışıldık cezadan kaçırma mekanizmasını sona erdirmek için bakanlığınız, işçilerin iş güvencesini garanti altına alacak koruyucu tedbirleri devreye sokacak mıdır?
5. Bölgede birçok tesisin Aliğa OSGB personelini aynı anda hem "iş güvenliği sorumlusu" hem de "iş güvenliği uzmanı" olarak kullandığı bilinmektedir. Bu durumun kendi kendini denetleme, çıkar çatışması ve denetim zaafı yarattığı açıkken, bakanlığınız OSGB'lerin bu ikili görevlendirmesini neden denetlememekte veya engellememektedir? Aliğa OSGB'nin aynı anda bu kadar çok tesise hizmet vermesi bakanlığınızca yeterli bulunmakta mıdır?
6. İzmir Mavi Denizcilikte Halil İbrahim Uz'un ölümünde olduğu gibi, gemi söküm sahalarında ilk müdahaleyi yapması gereken sağlık ekiplerinin olay yerinde bulunmaması, GEMİSANDER ambulansının bozuk olması, doktorun çalışmadığı gün sahada olmaması ve ambulansların 45 dakika gecikmesi gibi ağır ihmal zincirleri bakanlığınızın bilgisi dahilinde midir? Bu konuda herhangi bir idari işlem yapılmış mıdır?

7. Bir buçuk ay içinde iki işçinin ölmesi, yıllardır süren meslek hastalıkları, asbest ve kimyasal maruziyetine rağmen bakanlığınız Aliğa'da kapsamlı, bağımsız, sürekli ve işçi temsilcilerinin de katıldığı bir iş sağlığı ve güvenliği denetimi başlatmayı planlamakta mıdır?
8. Leyal Gemi Söküm'de uzun yıllar çalışan bir işçiye meslek hastalığı tanısı konması, bölgede sistematik bir kimyasal maruziyet olduğunu göstermektedir. Bakanlığınız, Aliğa'daki gemi söküm işçilerinin asbest, ağır metaller ve tehlikeli atıklara maruziyet düzeyini ölçmek, sağlık kayıtlarını taramak ve meslek hastalığı tespitini güçlendirmek üzere herhangi bir kamusal program yürütmekte midir?
9. Aliğa'daki gemi söküm tesislerinde yaşanan art arda iş ölümleri, geciken acil müdahaleler, görünmeyen meslek hastalıkları ve OSGB kaynaklı denetim zafiyetleri göz önüne alındığında, bakanlığınız bölgede özel bir teftiş heyeti görevlendirerek tüm tesislerde gerçek ve kapsamlı bir inceleme yürütecek midir?
10. İŞİKSAN Gemi Söküm Tesisleri'nde Bideford Dolphin'e ait petrol platformunda çalışırken meydana gelen CO₂ sızıntısı sonucu işçi İbrahim Karakaya yaşamını yitirmiştir. Ayrıca Hasan Aktepe'nin ve diğer işçilerin söktüğü geminin de aynı Norveçli şirkete ait (Dolphin Leader) bir gemi olduğu iddia edilmektedir. İki geminin de Norveç şirketi Dolphin Drilling'e ait olduğu iddiaları doğru mudur?
11. Aynı Norveçli şirkete ait bu gemilerin, Norveç'te yüksek standartlı, kuru havuz tesisler varken Türkiye'de sökülmesinin nedeni nedir? Türkiye'nin ucuz işgücü, zayıf işçi sağlığı güvencesi ve yetersiz çevre denetimi nedeniyle bir "ucuz bertaraf alanı" olarak tercih edilmesine neden göz yumuyorsunuz?
12. Dünyanın en büyük kuru havuzlarına sahip Norveç'te sökülmeyen bu iki gemi toplam yaklaşık 10 milyon dolara Türkiye'ye satılmış, gemi söküm patronları kazancını almış; buna karşılık iki işçi ölmüş, yüzlercesi güvencesiz ve tehlikeli koşullarda sağlığını kaybetmiştir. Bakanlığınız bu süreçleri yalnızca izlemekle mi yetinmiştir? Bu gemilerin ülkeye kabulü, gaz-free ve tehlikeli atık kontrolleri, işçilerin maruz kaldığı ölümcül riskler konusunda hangi denetimi yapmış, hangi sorumluları ortaya çıkarmış ve hangi adımı atmıştır?