



49369

İskender BAYHAN
İstanbul Milletvekili
Emek Partisi Genel Başkan Yardımcısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Çevre Ve Şehircilik Bakanı Murat KURUM** tarafından Anayasa'nın 98, TBMM İç Tüzüğü'nün 96 ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. **16.09.2026**

İskender

İskender BAYHAN
İstanbul Milletvekili

Emek Partisi Genel Başkan Yardımcısı

İngiltere Kraliyet Donanması'na ait HMS Bristol adlı savaş gemisinin söküm için Aliğa'ya getirilmesi ve aynı günlerde Şimşekler Tersanesi'nde yaşanan büyük yangın, Aliğa'daki gemi geri dönüşüm sektörüne yönelik uzun süredir dile getirilen çevre, halk sağlığı ve işçi sağlığı-güvenliği konusundaki endişeleri bir kez daha gündeme taşımıştır.

Son 15 yılda İngiltere'nin emekliye ayırdığı 31 savaş gemisinin 25'i, tehlikeli atıkları nedeniyle kendi ülkesinde sökülemez, denetimsiz koşullar ve ucuz işgücü sayesinde Aliğa'da parçalanmak üzere Türkiye'ye gönderilmiştir. Türkiye ise bu faaliyetleri, uluslararası hukuk çerçevesinde yürütmekle yükümlüdür. Başlıca bağlayıcı düzenlemelerden Basel Sözleşmesi, tehlikeli atıkların sınır ötesi taşınımını ön bildirim ve açık onay sürecine bağlamakta ve çevreye zarar vermeden bertaraf edilmesini şart koşturur. Basel Sözleşmesinin ön bildirim prosedürü ile amacı, gemi söküm açısından değerlendirdiğimizde, ön bildirim amacıyla sökülmesi planlanan gemide bulunan tehlikeli atıkların ilgili ülkeyle önceden paylaşılması ve bu kapsamda alıcı ülkenin gemide bulunan tehlikeli atıkların güvenli bir şekilde bertaraf edilip edilemeyeceğini, bu kapsamda yeterli kapasitenin olup olmadığının değerlendirilmesini sağlamaktır. Bu kapsamda ömrü bitmiş gemilerin İHM'lerinin, yasal yükümlülüklerle baktığımızda, Çevre Bakanlığı tarafından değerlendirilmesi ve bu kapsamda ön izin verilmesi gerekmektedir. Ön bildirim olmadan bir süreç işletilmesi Basel Sözleşmesi kapsamında yasa dışı transfer anlamına gelmektedir.

Ancak Aliğa'daki uygulamalara bakıldığında, ön bildirim sürecinin kimi zaman işletilmediği, geri dönüşüm amacıyla yasa dışı olarak gemi getirildiği ve bu süreçlerin gerçek bir değerlendirmeden uzak, yalnızca prosedürel olarak yürütüldüğü tespit edilmiştir. Bu duruma ilişkin mahkeme kararları da mevcuttur.

Geçmişte sökülen gemilerde İHM raporlarının kamuoyuyla paylaşılmadığı, İHM'lerin doğru hazırlanmadığı ve gemilerde öngörülenden çok daha fazla tehlikeli madde

bulunduğu ortaya çıkmıştır. HMS Bristol için hazırlanan envanter ve asbest raporları, risklerin büyüklüğünü açıkça ortaya koymaktadır:

- Yüzlerce farklı noktada asbestli malzeme tespit edilmiş; özellikle boru flanş contaları, izolasyon malzemeleri, elektrik panoları, hava kanalları ve zemin kaplamalarında yoğun asbest bulunmaktadır.
- Alınan 40 asbest numunesinden 23'ü pozitif çıkmış, çoğu yüksek riskli R1–R3 seviyesinde sınıflandırılmış ve bazıları için acil temizleme önerilmiştir.
- “No.7 Aux Machinery Space”, “Boiler Room” ve “Gas Turbine Room” gibi bölümlerde gevşek, kolayca dağılabilen ve yoğun asbest tespit edilmiştir.
- Envanter raporunda çok sayıda bölgeye erişilemediği ve buralarda da asbest olmasının muhtemel olduğu belirtilmiştir.
- Ayrıca kurşunlu boyalar, PCB'li ekipmanlar, civalı cihazlar ve ozon tabakasına zararlı CFC'ler de tespit edilmiştir.

Raporda bahsedilen bu malzemelere maruziyet, işçiler için ciddi risk taşımaktadır. Asbest maruziyeti, akciğer kanseri ve mezotelyoma gibi ölümcül meslek hastalıklarına yol açmakta; yeterli koruyucu ekipman sağlanmadığı için geçmişte patlama, yangın, zehirlenme gibi ölümler yaşanmıştır. Üstelik HMS Bristol'un sökümünü üstlenecek olan Leyal Gemi Söküm'ün, Avrupa Birliği denetimi esnasında riskli bölgeleri denetim sırasında kapatıp sonrasında açtığı, işçilere geçici olarak maske ve tulum verip denetçiler gider gitmez kaldırdığı ve kirlilik tespit edildiği de başına yansımıştır. Ayrıca, yakın zamanda 20 yıla yakın Leyal'de çalışan bir işçiye, akciğer hastalığı nedeniyle resmen meslek hastalığı tanısı da konmuştur.

Birkaç gün önce meydana gelen Sloug yangını ise, Basel Sözleşmesinin yine ihlal edilip edilmediği sorularını gündeme getirirken gemi sökümün regüle edilmemesini ve HMS Bristol'un taşıdığı riskleri ve söküm sektöründeki keyfiyeti gözler önüne seren bir başka olay olmuştur. Bu kadar büyük bir yangının çıkması, geminin gaz-free belgesi, temizliği ve yakıtların boşaltılması süreçlerine ilişkin ciddi kuşkular uyandırmaktadır ve Aliğa'daki mevcut denetimsizliğin, ihmallerin ve uluslararası yükümlülüklerin ihlalinin dramatik bir örneğini oluşturmaktadır.

HMS Bristol'un gelmesiyle Sloug yangınının neredeyse eşzamanlı yaşanması, Aliğa'daki gemi söküm sektöründe uluslararası hukuka ve işçi sağlığına aykırı biçimde yıllardır süren keyfi ve denetimsiz uygulamaların tekrar bir örneği olarak tahayyül etmiş; bir avuç şirketin işçilerin canı, sağlığı ve bölge halkının yaşamı pahasına nasıl bir sömürü düzeni sürdürdüğünü bir kez daha göstermiştir.

Bu Bağlamda;

1. HMS Bristol ve Sloug gemilerinin Türkiye'ye kabulü sırasında, Basel Sözleşmesi ve Hong Kong Sözleşmesi çerçevesinde gerekli ön bildirim, onay (PIC), gaz-free ve IHM raporlarının usulüne uygun şekilde hazırlanıp hazırlanmadığı ve bağımsız denetime tabi tutulup tutulmadığı kamuoyuna açıklanacak mıdır? Bu rapor ve belgeler kimler tarafından hazırlanmıştır, ön bildirim izinleri ne zaman verilmiştir? Ayrıca IHM raporunu kamuoyuyla paylaşacak mısınız?

2. Söz konusu gemiler için hazırlanan Tehlikeli Madde Envanter Raporları (IHM) neden eksik, erişilemeyen bölümlerle ve şüpheli verilerle doludur? Bu raporların doğruluğunu kim ve nasıl teyit etmiştir?
3. HMS Bristol'un sökümünü üstlenecek olan Leyal Gemi Söküm ve Sloug'un sökümünü üstlenen Şimşekler firması hakkında ortaya çıkan "belgede sahtecilik" ve denetçileri yanıltma iddiaları için Bakanlık ya da yargı nezdinde başlatılmış bir soruşturma var mıdır?
4. Gas-free sertifikasının bulunmadığı iddia edilen Sloug'un sökümüne nasıl izin verilmiştir? Yangının gerekçesi nedir? Gas-free raporu olmadan ve yakıt tankları temizlenmeden söküm yapılması, ulusal ve uluslararası mevzuata göre suç teşkil etmiyor mu? Ayrıca yangının çevreye etkileri nasıl değerlendirilecektir? İşçiler için ne tür önlemler alınmıştır ve Aliğa genelinde iş durdurma kararı uygulanmış mıdır?
5. Sloug yangınıyla ortaya çıkan yakıt temizlenmemesi durumu, Basel Sözleşmesi'nin "çevreye zarar vermeden bertaraf" ilkesinin açıkça ihlali değil midir? Bu konuda yaptırım uygulanacak mıdır?
6. İki olayda da görülen asbest, PCB, civa gibi atıkların bertarafı nerede, hangi yöntemlerle yapılmaktadır? Çıkan atıkların miktarı ve akıbeti şeffaf biçimde açıklanacak mıdır?
7. ÇED (Çevresel Etki Değerlendirmesi) süreçlerinin kapsam dışında tutulması hangi yasal gerekçeyle devam etmektedir? ÇED'in kapsamlı ve zorunlu hale getirilmesi için Bakanlığınız bir çalışma yürütmekte midir?
8. İngiltere'den gelen savaş gemilerinin büyük çoğunluğunun Türkiye'ye gönderilmesi, ülkemizin emperyalist ülkelerin tehlikeli atıklarını ucuz emek ve zayıf denetim koşulları altında bertaraf ettiği bir "çöplük" konumuna itilmesinin açık bir göstergesi değil midir? Çevresel yıkım ve işçi sınıfının sağlığını hiçe sayan bu yağma düzenini sona erdirmek yerine, sermayenin çıkarları uğruna işçi sınıfı ve doğa üzerindeki sömürüyü derinleştiren politikalara devam etmekteki ısrarınızın nedeni nedir? "Yerli ve milli ekonomi"den anladığınız, emperyalist atıkların ülkemizde işçi sınıfının emeği ve doğanın tahribatı pahasına eritildiği bir bağımlılık ilişkisini sürdürmek midir?
9. Aliğa'da faaliyet gösteren şirketlerin sahiplik yapılarının ve siyasi bağlantılarının, denetim süreçlerini etkilediği iddiaları hakkında herhangi bir inceleme yapılacak mıdır?
10. Şimşekler firmasının sahibinin, üst düzey siyasi isimlerle bağlantısı olduğuna dair basına yansıyan görüntüler ve belgeler, bu şirketin ihale ve sertifikasyon süreçlerinde avantaj sağladığı anlamına gelmekte midir? Bu iddiaların araştırılması için Bakanlığınız veya yargı organları bir girişimde bulunacak mıdır?
11. HMS Bristol'un sökümünü üstlenecek Leyal şirketi ve Sloug'un sökümünü yapan Şimşekler şirketinin, AB denetimlerinden geçici olarak riskli bölgeleri kapatıp, denetçiler ayrıldıktan sonra normal düzene geçtiği iddiaları doğru mudur? Bu iddialar doğruysa, neden bu şirketler hâlâ onaylı tesisler listesinde tutulmaktadır?
12. Bölge halkının sağlık durumu ve işçilerin meslek hastalıkları (asbestozis, mezotelyoma, akciğer kanseri) ile ilgili resmi veri var mıdır? Varsa bu veriler neden kamuoyuyla paylaşılmamaktadır?
13. Sektörde belgelerin düzenli olarak "makyajlanması" ve uluslararası denetçilerin yanıltılması, Bakanlığınızın bilgi ve gözetimi dışında mı gerçekleşiyor? Aliğa'daki gemi söküm tesislerinde işçi sağlığı ve güvenliği denetimleri hangi sıklıkla yapılmakta, hangi bulgular tespit edilmekte ve bu bulgular nasıl raporlanmaktadır? Türkiye'nin imzaladığı uluslararası sözleşmelere ve kendi mevzuatına aykırı davranan şirketlere bugüne kadar hangi yaptırımlar uygulanmıştır?