

Aliağa'da Yine Şüpheli Bir Gemi Sökülmek İsteniyor

TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu (İKK), İzmir Barosu ve İzmir Tabip Odası, Aliağa'ya söküm için getirilmesi için hazırlık yapılan Sao Paulo adlı uçak gemisine ilişkin 26 Temmuz 2022 tarihinde ortak basın açıklaması düzenledi. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer'in de destek verdiği basın açıklamasında gemide bulunan tehlikeli atıklara dikkat çekilerek, "Ülkemizin Avrupa'nın ürettiği ancak kendi topraklarında bertaraf etmediği, başka ülkelerin de kabul etmediği atıkların gönderildiği bir çöplük haline getirilmesini kabul etmiyoruz" denildi.

Brezilya Donanması'ndan hurda ayrılan 1960 yapımı Sao Paulo adlı uçak gemisinin söküm için Aliağa'ya getirileceğine ilişkin haberlerin hatırlatıldığı açıklamada, "Aliağa ilçesi Nemrut körfezinde yaklaşık 380 bin metrekare arazi üzerinde 22 adet gemi söküm tesisinde yılda yaklaşık 900 bin ton hurda gemi sökülme, parçalanarak özellikle demirçelik 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 arttırmaktadır" ifadelerine yer verildi. Gemi sökümünün çevresel riski yüksek bir faaliyet olduğuna vurgu yapılan, şu bilgilere yer verildi:

"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 ergitmeye 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 sorgulatmaktadır."

Tehlikeli atıkların sınırötesi taşınmasına ilişkin Uluslararası Basel Sözleşmesi ve Hong Kong sözleşmelerine değinilen açıklamada, 1996 yılında İzmir'de imzalanan Akdeniz'de Tehlikeli Atıkların Sınırötesi Hareketleri ve Bertarafından Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü de hatırlatıldı. Gemi söküm

işlemlerinin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun ve şeffaf bir şekilde yürütülmediğine vurgu yapılarak, şöyle denildi:

"Farklı türlerde tehlikeli madde içeren gemilerin denizin içerisinde ve karada sökülme 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 kirlenici bileşenleri atmosfere verilmektedir. Aliağa'da gemi söküm faaliyetleri kaynaklı çevresel ve sağlık riskleri karnesi de kuşkuyla büyütülmektedir."

Aliağa'ya 2015 yılında getirilen Kuito gemisinin Çevre Mühendisleri Odası ve İzmir Barosu'nun açtığı dava sonuçlanmadan söküldüğünü ve işlemlerin tamamlanmasından aylar



sonra İzmir 3. İdare Mahkemesi tarafından yürütmeyi durdurma kararı verildiği hatırlatıldı. Bir yıl sonra Ethane adlı sıvılaştırılmış doğal gaz tankerinin alınan yürütmeyi durdurma kararlarına rağmen söküm işlemlerinin tamamlandığına dikkat çekilen açıklamada Sao Paulo gemisine ilişkin şu bilgilere paylaşıldı:

“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 teknolojsi 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.”

Hurda geminin ortalamanın çok altında bir bedelle aldığı haberlerine de yer verilerek, şu uyarılara yer verildi:

“Geminin basına yansıyan Tehlikeli Atık Envanteri (IHM) 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 büyütülmektedir. 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 kuşkuyla büyütülmektedir. Yapılan açıklamalarda 600 ton yerine 9,6 ton asbest olduğu ifade edilmiştir. Asbest varlığı ve bertaraf yöntemleri maliyetiyle birlikte rakamın değeri tehlikenin büyüklüğünü değiştirmemektedir. 9,6 ton değerinin nasıl neye göre belirlendiği tartışmalıdır.”

Çevre Kanunu'nun 13. maddesine göre tehlikeli atıkların ithalatın yasak olduğuna vurgu yapılarak, “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” ifadelerine yer verildi. Aliğa'da bulunan söküm tesislerinde yaşanan kötü örneklerin kaygıyı büyüttüğünün ifade edildiği açıklamada,

“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 paylaşılmış olup, bu sayı gideerek artmaktadır. Hangi şartlarda hangi özellikle gemiler olduğu ve sökümü sonucunda ne gibi maddelerin açığa çıktığı konusunda kamuoyu ile paylaşılan hiçbir bilgi yoktur. 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.”

Atık ithalatının durdurulması gerektiğine vurgu yapılan açıklama, “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” ifadeleriyle tamamlandı.