



**TO:** TÜRKİYE CUMHURİYETİ ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI  
Mustafa Kemal Mahallesi Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 9. km. No: 278  
Çankaya / Ankara - Turkey

E-mail: [cevreveshircilikbakanligi@hs01.kep.tr](mailto:cevreveshircilikbakanligi@hs01.kep.tr) - [sadiye.karabulut@csb.gov.tr](mailto:sadiye.karabulut@csb.gov.tr) -  
[ali.durak@csb.gov.tr](mailto:ali.durak@csb.gov.tr)

**CC:** BREZİLYA SAVUNMA BAKANLIĞI  
Esplanada dos Ministérios Bl. Q  
Brasília - DF - CEP: 70049-900 - Brazil

BREZİLYA ÇEVRE BAKANLIĞI  
Esplanada dos Ministérios, Bl. B  
Brasília - DF - CEP 70068-900 - Brazil

FRANSA SİLAHLI KUVVETLER BAKANLIĞI  
Hôtel de Brienne 14, rue Saint-Dominique  
75007 Paris - France

AVRUPA KOMİSYONU  
ÇEVRE GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
DÖNGÜSEL EKONOMİ VE YEŞİL BÜYÜME - ATIK YÖNETİMİ VE İKİNCİL  
MALZEMELER  
Avenue de Beaulieu 9 / Beaulieuaan 9  
1160 Brussels - Belgium

**KONU: Uçak Gemisi São Paulo'nun Sökümü Hakkında**

Brüksel, 21 Haziran 2021

Sayın Bakan Murat Kurum,

18 Mart 2021'de, Őu anda Săo Paulo (A-12) adlı, eskiden Fransız Donanması'na ait uçak gemisinin, AliaĐa'daki Türk Őirketi Sk Denizcilik ve Ticaret Limited gemi geri dnŐm tersanesi tarafından geri dnŐm için satın alındığı bildirildi.

Gemi, 2000 yılında Fransız Donanması tarafından Brezilya'ya satıldı. Satış zamanında, Fransız Hkmeti geminin kullanım ömrünün sonundaki atık yönetimi konusunda endiŐeliydi ve bildirildiğine göre, geminin sökümünün güvenli ve ekolojik açıdan emniyetli olmasını sağlamak için geminin bertaraf yerinin kendisi tarafından onaylanmasını anlaŐmaya ek bir madde olarak ekledi. Bu gemi, açık sularda düzenli seyretmesini engelleyen sayısız teknik sorun yaŐandıktan sonra, 2017 yılında Brezilya tarafından resmi olarak hizmet dışı bırakıldı.

Săo Paulo Gemisi, 'Tehlikeli Atıkların Sınırlar tesi TaŐınması ve Bertaraf Edilmesinin Kontrolüne İliŐkin Basel SözleŐmesi'nin ihlali nedeniyle Fransa'dan Hindistan'a ihracatının kanunsuz olduğu ortaya çıkan ve büyük masraflarla Avrupa'ya geri çağrılmak zorunda kalan ikiz gemisi Clemenceau gibi, bünyesinde büyük miktarda tehlikeli madde barındırıyor ve bu nedenle, mezkur SözleŐme'ye göre tehlikeli atık olarak kabul ediliyor. Basel SözleŐmesi. Fransa, Brezilya ve Türkiye, üç de bu SözleŐmeye taraftır.

İkiz gemi Clemenceau'da gerçekleŐtirilen denetimlere dayanarak, Săo Paulo gemisinin de yaklaşık 900 ton asbest ve asbest içeren malzeme, yüzlerce ton Poliklorlu Bifenil (PCB) içeren malzeme ve büyük miktarlarda toksik ağır metal içerdiğini ıkarsayabiliyoruz. Săo Paulo'nun ağır toksik bir gemi olduğuna dair çok az Őüphe var. Bir geminin gerçekte ne kadar ve ne tip tehlikeli atık içerdiği, bu geminin Basel SözleŐmesi uyarınca yasal kaderini belirlemede hayati önem taŐımaktadır. Bu kanunu gerekliliğe rağmen, Săo Paulo'da uygun bir bağımsız denetim veya Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) yapılıp yapılmadığı belirsizliğini koruyor.

Geminin satış ve ihale sürecinde böyle bir Tehlikeli Madde Envanteri'nin (IHM) sağlanmadığı bilgisine sahibiz. Bu son derece usule aykırı ve endiŐe vericidir, çünkü atıkların türünü ve miktarını bilmeden, Türkiye'deki tersane gibi bir alıcının geri dnŐm ve bertaraf sürecini sorumluluklarını yerine getirecek bir Şekilde yönetip yönetemeyeceğini hakkıyla değerlendirmesi imkansızdır. Bir Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) olmadan, tehlikeli maddelerin (rn. PCB'ler ve asbest) güvenli bir Şekilde bertaraf edilmesi sürecinde ortaya çıkan yüklü masrafların üstesinden gelmeye yetecek gerçekçi bir satış fiyatına ulaŐmak mümkün değildir. Ayrıca elde uygun bir Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) olmadan, Türkiye veya Brezilya gibi Basel Sözleşmesi Taraflarının, SözleŐme'nin bir gereği olan ihracatın ve müteakip atık yönetimini çevreye duyarlı bir Şekilde yapılmasını sağlaması mümkün değildir. İhracatın yasallığı sağlanmadan, satıŐın iŐleminin tamamlanmıŐ sayılamayacağı da açıktır.

Uçak gemisi Őu anda Brezilya'nın Rio de Janeiro kentinde bulunuyor. Săo Paulo'nun Brezilya'dan Türkiye'ye gemideki tehlikeli maddelerin miktarları ve türleri hakkında doğru bir belgeleme yapılmadan ve bu ibraz edilmeden ihracatı, uluslararası hukuk ihlali, tehlikeli atıkların yasadıŐı sınır ötesi taŐınması eylemi (Basel, Ek VA ve Madde 9, 1 , d) ve bu Őekliyle açıkça Őu olan eden bir kaçakçılık eylemi (Madde 4.3) teŐkil edecektir.

Kesinlikle, uçak gemisinin Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) tamamlanana ve açıklanana kadar Brezilya'dan ayrılmasına izin verilmemelidir. Ayrıca, gemi satıŐının, asbest ve

PCB'lerin vb. mevzuata uygun yönetimi de dahil olmak üzere, Basel Sözleşmesi'nin gerektirdiği gibi ekolojik açıdan emniyetli bir şekilde sökmenin gerçek maliyeti bilinmeden sonuçlandırıldığı gerçeği göz önüne alındığında, bizim vardığımız sonuç şudur: bu geminin satışı uygunsuzdur, yasal ve mali sonuçlar dikkate alınmadan yürütülmüştür ve bu nedenle iptal edilmeli ve yasal yükümlülükler uygun ve doğru bir Tehlikeli Madde Envanterine (IHM) dayalı olarak yeniden ihaleye tabi tutulmalıdır.

Ayrıca, Türkiye'deki bu ve diğer gemilerin söküleceği yerelde yaşayan toplulukların, ithal edilen atık geminin taşıdığı riskler konusunda karanlıkta bırakıldığına dair önemli kanıtlar var. Gemide bulunması muhtemel büyük miktarlardaki asbest ve diğer tehlikeli maddeler göz önüne alındığında, yerel sivil toplum grupları, çevre ve meslek örgütleri, sendikalar, yerel siyasi liderler, teknik uzmanlar şimdi geminin Türkiye'ye ithaline şiddetle karşı çıkıyorlar. Sök Denizcilik ve Ticaret Limited tarafından uçak gemisinin satın alınması için verilen fiyatın, geminin çevre ve işçi sağlığına uygun geri dönüşümü ve bertarafına imkan sağlayan mali bir çerçeve sunmadığına, daha önceki sökümlerde yaşayan, davalara yansıyan usulsüzlüklere dair meşru endişelerini dile getiriyorlar.

Nitekim Bakanlığımız 20 Mayıs 2021'de TMBB'de verilen bir soru önergesine cevap verirken Aliğa'da son beş yılda 714 geminin söküldüğünü ve bunun sonucunda yaklaşık 250 tonu asbest olmak üzere, 74.325 ton tehlikeli atık bertaraf edildiğini belirtti. Bu dönemde Aliğa'daki tersanelerde - hepsinin büyük miktarlarda asbestle kontamine malzeme içermesi beklenen- çok sayıda askeri gemi, petrol ve gaz üniteleri ve Akdeniz'de faaliyet gösteren eski tip RoRo/yolcu gemileri de söküldüğü göz önüne alındığında, zikredilen asbest miktarı büyük ölçüde hafife alınmış ve gerçek-dışı görünüyor.

Özetle, Gemi Sökme Platformu STK'sı (NGO Shipbreaking Platform), Basel Eylem Ağı (BAN), BAN Asbest Fransa Asbestin Yasaklanması Ağı (Ban Asbestos France , Uluslararası Asbestin Yasaklanması Sekreterliği (IBAS) ve Brezilya ABREA (Brezilya Asbeste Maruz Kalanlar Ağı), daha önce hem Brezilyalı hem de Fransız yetkilileri bu yüksek oranda toksik askeri geminin sökülme süreci ile bağlantılı yasal, ekolojik ve sağlık riskleri konusunda uyarılmıştı. Halen, gemi geri dönüşüm işlemimin yalnızca AB Gemi Söküm Listesindeki tesislerde yapılması gerektiği fikrini, bu listenin OECD ülkelerinde incelenmiş ve onaylanmış sahil dışında söküm operasyonlarıyla sınırlı olması nedeniyle- destekliyoruz. Ancak, bu vakada da gördüğümüz gibi geri dönüşüm için yükümlülükleri yerine getiren, çevreye duyarlı bir ithalatın sağlanması için ilgili tek kriter AB Listesi değildir. AB listesinde yer alan bir tesisin kullanılmasına ek olarak, São Paulo'nun ihracat ve ithalatından önce aşağıdakiler temin edilmelidir:

1. Basel Sözleşmesinin raporlama gerekliliklerine uygun olarak mütekamil ve detaylı bir bağımsız tehlikeli madde envanteri (IHM) sunulmalıdır ve bu satıştan önce ve açık ihale sürecinin bir parçası olmalıdır. Eğer durum böyle değilse, satış gerçekleşmiş sayılmaz ve yeniden teklif edilmelidir.
2. Gemide bulunan ve geminin yapısına içkin tehlikeli atıkların nasıl yönetileceği ve bertaraf edileceğine ilişkin planların bağımsız bir komisyon tarafından değerlendirilmesi ve tüm atıkların çevreye duyarlı bir şekilde ve çalışanların ve yerel toplulukların sağlığını tehlikeye atmadan bertaraf edilebileceği sonucuna varılmalıdır.
3. İhracat, transit devletlerin onayları da dahil olmak üzere Basel Sözleşmesinin diğer tüm yükümlülüklerine tam olarak uygun olmalıdır.

4. Basel Sözleşmesi'nin 6. Madde ve 11. paragrafına uygun olarak ithalatçı ve transit devletlerden bir mali garanti talep edilmeli ve bu mali garanti geminin batması, kazaya uğraması veya karaya oturması veya ilgili aktörlerin potansiyel iflasının masraflarını karşılamaya yeterli olmalıdır.

5. Son olarak, gemi malzemelerinin son derece tehlikeli niteliği göz önüne alındığında, gemi sökümünde sevkiyat ve bunları takip eden yönetim planları, gemi sökümünden etkilenen topluluklarla tamamen şeffaf olarak paylaşılmalı ve onlar tarafından desteklenmelidir.

Bu konuda size daha fazla yardımcı olmak için hazırız ve São Paulo'nun Aliaga ve çevresindeki işçilere, yerel topluluklara ve hassas kıyı çevrelerine zarar vermesini engellemek için hangi adımları atmayı düşündüğünüz konusunda bizi bilgilendirmenizi rica ediyoruz.

Saygılarımızla,



NGO Shipbreaking Platform (Gemisöküm Platformu STK'sı)

Genel Sekreteri

Ingvild Jenssen

Aşağıdaki Kurumlar Adına:

Basel Action Network (Basel Eylem Ağı)

BAN Asbestos France (Fransa Asbestin Yasaklanması Ağı)

International Ban Asbestos Secretariat (Uluslararası Asbestin Yasaklanması Sekreterliği)

ABREA (Brezilya Asbeste Maruz Kalanlar Ağı)

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi