

Sayın, Prof. Phil Banfield,

Size Türk Tabipleri Birliđi adına bu mektubu yazıyoruz.

Ülkenizin en üst hekim örgütü olmanız nedeniyle bugün, hurda Brezilya Uçak Gemisi SĂO PAULO'nun (eski Fransız Donanma gemisi FOCH) sökülmek için Brezilya'dan Türkiye'ye ihracatına ilişkin ciddi endişelerimiz konusunda sizi bilgilendirmek ve ülkenizde bu geminin geçişine izin verecek makamları uyarmanızı istiyoruz. Gemi römorkör ile Türkiye'ye çekilmeye başlandığı için bu mektubu acil olarak size yazıyoruz.

SĂO PAULO uçak gemisinin Tehlikeli Madde Envanteri belgelerini (IHM) ve sınır ötesi hareket için gerekli (gemi söküm tersanesi tarafından hazırlanan) Geri Dönüşüm Planını Türkiye'deki diğer meslek örgütleri gibi örgütümüzün çevre ve iş sağlığı uzmanları da inceledi. Yaptığımız bu inceleme bize, SĂO PAULO'nun Türkiye'ye sökülmek üzere gönderilmesinin başta Basel Sözleşmesi olmak üzere uluslararası antlaşmalara uyulmaması anlamına geldiğini gösterdi.

Türkiye tehlikeli atıkların ithalatını yasaklamış ve Basel Sözleşmesi dördüncü madde a bendi uyarınca bu yasağı tüm taraflara bildirmiştir. Yine lkemizin Çevre Kanunu'nun 11. maddesi de ülkemize tehlikeli atıkların girmesini yasaklamaktadır. Ayrıca Türkiye, ulusal mevzuat yoluyla ulusal yasağın yanı sıra, Barselona Sözleşmesi'nin bağlayıcı kural ve protokollerine de bağlıdır. Bildiđiniz gibi Barselona Sözleşmesi'nin bilinen protokollerinden biri de İzmir Protokolü'dr. 'Akdeniz'de Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Hareketleri ve Bertarafından Kaynaklanan Kirliliđin Önlenmesi Protokolü' olarak da bilinen İzmir Protokolü, 1996 yılında İzmir'de imzalanmış ve 2011 yılında yürürlüğe girmiştir. İzmir Protokolü'nn beşinci maddesinin dördüncü fıkrası aşığıdaki gibidir:

"Bu Protokolün altıncı maddesi dördüncü paragrafında belirtilen hükümlere bağlı olarak tüm Taraflar tehlikeli atıkların gelişmekte olan ülkelere ihracını ve transit geçişini yasaklamak üzere, kendi ulusal yetki alanlarında uygun tüm yasal, idari ve diğer tedbirleri alacak ve Avrupa Birliđi'ne üye olmayan Taraflar tehlikeli atıkların tüm ithalat ve transitini yasaklayacaklardır."

Türkiye'nin Avrupa Birliđi üyesi olmayan bir taraf olarak tüm tehlikeli atık ithalatını ve transit geçişini yasaklayacağını belirten son cümle çok önemlidir. Yukarıda belirtildiği gibi, Basel Sözleşmesi kapsamındaki bu protokol tehlikeli atıklar (inşa süreçlerinde asbest gibi tehlikeli atıklar ve zehirli boyalar içeren ömrünü tamamlamış gemiler dahil) için bir ithalat yasağı getirmektedir. SĂO PAULO uçak gemisinin geçeceği rotanın üzerindeki lkeler Türkiye'nin de taraf olduğu bu anlaşmayı, Türkiye kendi yükümlülüklerini unutmuş görünse dahi; ihlal edemez, etmemelidir.

Yine Basel Sözleşmesi'nin altıncı maddesinin birinci paragrafı atıkları nitelik ve nicelik aşıısından ayrıntılı olarak tanımlayan bir sevkiyat dokümantasyonu gerektirmektedir. Bu belge gemiler bakımından, gemide bulunan atıkların tanımı daha çok Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) olarak bilinir ve bu terim ya da kısaltması Basel Sözleşmesi'nde kullanılmazken yine de, sınır ötesi hareketliliğe tabi olan atıkları karakterize eden yasal bir

Sözleşme gerekliliğidir. Aşağıda bu belge ile ilgili incelenmesi gereken sorulardan/sorunlardan bazılarını özetledik.

- **Asbest:** Sao Paulo, bir Fransız donanma gemisi olduğu dönemde Foch olarak adlandırılmıştır. Foch, kendisinden sadece iki yıl önce aynı tasarımla inşa edilmiş, asbest yüklü CLEMENCEAU'nun kardeş gemisiydi. 2006 yılında Greenpeace, gemilerde tehlikeli madde araştırmaları alanında uzman olan ve gemi geri dönüşümüne ilişkin Uluslararası Çalışma Örgütü, Basel Sözleşmesi ve IMO yönergelerinin geliştirilmesiyle yakından ilgili olan Aage Bjorn Andersen'i, CLEMENCEAU'da kalan muhtemel asbestin ve diğer tehlikeli maddelerin miktarını belirlemek için görevlendirdi. Andersen'in tahminine göre gemide 760 metrik ton asbest vardı. Fakat, Grieg Green tarafından hazırlanan Sao Paulo'nun son IHM'de asbest içeriğinin sadece 9,6 ton olduğunu tahmin ediliyor! Bu mümkün değildir.
- **PCBs:** PCB'lerin 1970'lerin ortasında yasaklanmasından çok daha önce ve bu malzeme gemi zeminlerinde, kablolarda, contalarda, lastik aksamda, izolasyon malzemelerinde, boyalarda mebzul miktarda kullanıldığı bir dönemde, 1957'de inşa edilmiş bir gemide belirlenen PCB'lerin bulunmadığına inanmak mümkün değildir. Andersen'in not ettiği gibi 1946'da yapılan benzer bir uçak gemisi olan Oriskany ile karşılaştırılınca CLEMENCEAU'nun 50/ppm konsantrasyondan daha yüksek seviyelerde 165 tonluk malzemede PCB içerdiğine dair hesaplamalar yapılmıştır. Bu alanda da CLEMENCEAU'dan sadece iki yıl sonra yapılan kardeş gemideki hesaplamalardaki bu tutarsızlık, ciddi bir hatayı gösteriyor. Tekrar etmek isteriz ki, CLEMENCEAU'dan çıkarılan atıkların kaydı incelendiğinde, böyle bir tahmin oyununa gerek kalmayacak. Bu kayıtlar size SĂO PAULO'nun yapımında hangi malzemeler olduğunu söyleyecektir.
- **Radyoaktivite:** Uranyum zırhı ile kaplanmış olabilecek bir savaş gemisinin ya da Pasifik'te atmosferik nükleer bombalarla yapılan testlere katıldığı dönemde atık serpintisi ile temas etmiş olma ihtimali olan bir geminin sadece görsel olarak incelenmesi bizi çok şaşırttı: "Duman/Isı detektörleri görsel olarak kontrol edildi ve herhangi bir radyoaktif madde bulunamadı." Radyoaktivite test cihazları (Geiger Sayaçları) o kadar pahalı değil. Neden yapılmadığı belli değil mi ?/ Neden net olan bu testler yapılmadı?
- **Tehlikeli Madde Envanteri hakkında diğer tespitler:** Bizler Tehlikeli Madde Envanteri'nde kayıt altına alınanları tamamen güvenilir bulsak bile, kayıt altına alınanlar arasında 10.000 cıva yüklü floresan ışık tüpleri olduğunu öğreniyoruz. Bunlara Türkiye'de ne olacak? Bu aydınlatma armatürlerinin balastları, soğutucu olarak yaygın olarak PCB sıvısı kullanılan tipte değil mi? Ayrıca rapordaki hesaplamalarda görüyoruz ki, gemide boyalarda yaklaşık 644 ton kurşun türü ağır metal içerik var. Bu devasa bir kurşunlu boya miktarı. Ayrıca 20 ton yüksek derecede toksik organokalay bileşiği olduğu tahmin edilmektedir. Böylesi miktarlardaki maddeler ciddi bir atık dönüşüm süreci gerektirirler. Atık yönetimi konusunda ileri düzeyde olan ülkelerde bile bu maddeler bir tersane için çok

sofistike bir atık yönetimi altyapısı gerektirirler. Ve Türkiye'nin bu ülkelerden biri olmadığı da kesindir.

Sonuç olarak İngiltere hükümetini uluslararası sözleşmelere uygun önlemi almaya ve SĂO PAULO'nun İngiltere üzerinden geçişine izin vermeme konusunda uyarmanızı bekliyoruz. SĂO PAULO uçak gemisinin sökülme üzere Brezilya'dan Aliğa-Türkiye'ye gönderilmesi Basel Sözleşmesi ile uygun değildir. Her şeyden önce transit ülkelere bildirimde bulunulmaması nedeniyle uygun değildir ve bu Basel Sözleşmesi'nin 9. maddesine göre yasadışı trafik anlamına gelmektedir. İkincisi, Türkiye, yürürlükte olan İzmir Protokolü'ne taraf olarak her türlü tehlikeli atık ithalatını yasaklamış ve bu nedenle Basel Sözleşmesi Türkiye'ye tehlikeli atık ihracatını yasaklamıştır. Bu açık ihlallere dayanarak SĂO PAULO uçak gemisi durdurulabilir ve tehlikeli madde envanteri uygun şekilde gözden geçirilebilir. Bu konuda hükümetinizi uyarmanızı ve endişelerimizin kamuoyunuza anlatılması için yardımlarınızı istiyoruz.

Prof. Dr. Şebnem Korur Fincancı
Türk Tabipleri Birliğı Merkez Konseyi Başkanı