

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

DIŞİŞLERİ KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

4 Nisan 2012 Çarşamba

DIŞIŞLERİ KOMİSYONU

GÖRÜŐME TUTANAKLARI

4 Nisan 2012 arőamba

----0----

K O N U

	<u>Sayfa</u>
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşgücünün Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/290)	1:3
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Makedonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaőtmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/552)	3:6
1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Szleőtmenin 2003 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/540)	6:9
2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Szleőtmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/561)	9:12
2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Ynetimi Hakkında Uluslararası Szleőtmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/570)	12:16
1978 Protokolü ile Deėiőt 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin nlenmesine Ait Uluslararası Szleőtmeyi Değiştiren 1997 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/587)	16:19

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
BİRİNCİ OTURUM	1:22
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşgücünün Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	1:3
Büyükelçi Halit ÇEVİK (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	1:2
Erhan BATUR (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	2:3
Madde 1, 2, 3	3
Önerge	3
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Makedonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	3:6
Erhan BATUR (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	4
Büyükelçi Halit ÇEVİK (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	4, 5:6
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	4
Rifat SAİT (İzmir)	5, 5:6
Madde 1, 2, 3	6
Önerge	6
1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	6:9
Büyükelçi Halit ÇEVİK (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	7
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	7:8
Madde 1, 2, 3, 4	8
Önerge	8:9
2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	9:12
Büyükelçi Halit ÇEVİK (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	9:10
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	10:11
Madde 1, 2, 3	11
Önerge	11:12
2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	12:16
Büyükelçi Halit ÇEVİK (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	12

Yardımcısı)		
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)		12:13, 13, 14, 14:15
Özkan POYRAZ (Deniz ve İç Suları Düzenleme Genel Müdürü)		13
Osman Aşkın BAK	(İstanbul)	14
Osman Oktay EKŞİ	(İstanbul)	14:15
Madde 1, 2, 3, 4		16
Önerge		16
1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı		16:19
Büyükelçi Halit ÇEVİK (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)		17
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)		17, 17:18
Özkan POYRAZ (Deniz ve İç Suları Düzenleme Genel Müdürü)		17
Mehmet Ali EDİBOĞLU	(Hatay)	17:18
Madde 1, 2, 3		18
Madde 4		19
Önerge		19
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı		19:
Büyükelçi Halit ÇEVİK (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)		19
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)		20:21
Osman Oktay EKŞİ	(İstanbul)	20
Rıfat SAİT	(İzmir)	20:21
Madde 1, 2, 3		22
Önerge		22

Açılma Saati: 11.03

Kapanma Saati: 11.26

4 Nisan 2012 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.03

BAŞKAN: Volkan BOZKIR (İstanbul)

BAŞKAN VEKİLİ: Muhammed ÇETİN (İstanbul)

SÖZCÜ: Osman Aşkın BAK (İstanbul)

KÂTİP: Gönül BEKİN ŞAHKULUBEY (Mardin)

-----0-----

BAŞKAN – Toplantı yeter sayımız vardır.

Dışişleri Komisyonunun 24'üncü Yasama Dönemi ikinci Yasama Yılı 26'ncı toplantısını açıyorum.

Bugün gündemimizde yedi uluslararası anlaşma bulunmaktadır. İlk sırada Endonezya ile çalışma hayatına ilişkin bir anlaşma var. Daha sonra, Makedonya ile havacılık alanında imzalanan bir anlaşmayı görüşmeyi planlıyoruz. Gündemin diğer sıralarında ise denizcilik alanındaki çok taraflı anlaşmalar yer almaktadır. Son olarak da Bulgaristan'la kara yolu taşımacılığı alanında imzalanan bir anlaşmayı görüşmeyi planlıyoruz.

Basın mensuplarımıza teşekkür etmeden önce söz almak isteyen üyelerimiz varsa söz vereceğim?

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 1'inci maddesine geçiyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşgücünün Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/290) esas numaralı tasarı 22 Ağustos 2011 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuştur ve 1 Ekim 2011 tarihinde de Komisyonumuza havale edilmiştir.

Sözü önce Dışişleri Bakanlığı temsilcisine veriyorum.

Müsteşar Yardımcısı Büyükelçi Halit Çevik...

Buyurun Sayın Çevik.

DİŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK –
Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Endonezya'da hâlihazırda 2011 yılı itibarıyla çalışan vatandaşlarımızın sayısı 4.164. Aynı şekilde Endonezya vatandaşları olarak da Türkiye'de 2 bine yakın, 1.980 Endonezya vatandaşı bulunmaktadır. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığımız 17 Haziran 2005 tarihinde Ankara'da yapılan 5'inci Dönem KEK Toplantısı'nda anılan Bakanlık ile Endonezya İş Gücü Bakanlığı arasında karşılıklı iş birliği yapılmasına ilişkin bir anlaşma taslağı önermişti. Endonezya tarafı 2008'de buna bir mutabakat zaptı imzalanması teklifiyle karşılık vermişti. Mutabakat zaptı Endonezya Cumhurbaşkanı'nın 28 Haziran-1 Temmuz 2010 tarihlerinde ülkemize yaptığı ziyaret sırasında, 29 Haziran 2010 günü Ankara'da Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanımız Sayın Ömer Dinçer ve Endonezyalı muhatabı İş Gücü ve Göç Bakanı tarafından imzalanmıştır. Mutabakat zaptının 2'nci maddesi tarafların ILO'nun saygın iş ilkesi uygulamasında ve mesleki eğitim, mesleğe yönelme, işsizler için istihdam olanaklarının araştırılması, mesleki rehabilitasyon, kamu ve özel istihdam bürolarının çalışma yöntemleri hususlarında iş birliği yapılmasını öngörmektedir.

Bu anlaşmanın tarafımızdan, devletimiz tarafından kabulünün, onaylanmasının uygun olacağını, yararlı olacağını düşünüyoruz.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Sayın Erhan Batur, buyurun.

ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ERHAN BATUR – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Müsteşar Yardımcımızın da belirttiği gibi, esasen iki ülke arasındaki Karma Ekonomik komisyonların 2005 yılında başlayan toplantıları esnasında karşılıklı mutabakata varılmış bir metin. Daha sonra, 2010 yılında sayın bakanlar arasında imzalanmış. Ancak bu bir iş gücü anlaşması değil, bunu özellikle vurgulamak gerekir; iş gücünün geliştirilmesi anlaşması. Dolayısıyla, ne bizim orada çalışan vatandaşlarımız ne de Endonezyalı burada çalışanlar açısından baktığımızda esasen ya da... Endonezya yurt dışına çok fazla işçi ihraç eden bir ülke. 2011 yılı itibarıyla nüfusunun yaklaşık yüzde 1'i -ki 240 milyonluk yaklaşık bir nüfusa sahip ülke- çok yüksek sayıda işçi ihraç ediyor ama bu anlaşmanın böyle bir vechesi söz konusu değil. Bu anlaşma özellikle kurumlar arasında, bakanlıklar arasında iş gücünün geliştirilmesi, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün -yine Sayın Büyükelçimizin bahsettiği gibi- "saygın iş" kapsamında karşılıklı iş birliği yapılması... Saygın iş de yine değerli üyelerimizin bildiği gibi, özellikle çalışma hayatına yönelik olmak üzere işçilerin sosyal haklarının, sosyal güvenliklerinin sağlanması, ülke şartlarına uygun bir ücretin temin edilmesi, çalışma hayatında eşitliğin sağlanması ve yine, çalışanların örgütlenme haklarının sağlanması gibi hususları içeren bir ajandası Uluslararası Çalışma Örgütü'nün.

Onun yanında, iş gücünün geliştirilmesi noktasında özellikle Türkiye İş Kurumunun görüşleri çerçevesinde konulan 3'üncü maddemizde de ilgili bakanlıkların kurumlarının iş gücünün geliştirilmesi konusunda hangi alanlarda, nasıl iş birliği yapabileceği gündeme getirilmiş durumda.

Bakanlığımız açısından baktığımızda, bu mutabakat zaptının kanunlaşmasını uygun görüyoruz Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Söz almak isteyen üyelerimiz var mı? Teşekkür ediyorum.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının maddelerini okutuyorum:

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE ENDONEZYA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA İŞGÜCÜNÜN GELİŞTİRİLMESİ HAKKINDA MUTABAKAT ZAPTININ ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 29 Haziran 2010 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşgücünün Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Zaptı"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3 – (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Özel sözcülerle ilgili önergeyi okutuyorum:

Dışişleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (1/290) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın komisyon raporu üzerinde İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Aksaray Milletvekili Ali Rıza Alaboyun'un özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışişleri Komisyonu Başkan

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 2'nci maddesine geçiyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Makedonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/552) esas numaralı tasarı 11 Ocak 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuştur.

Çalışma Bakanlığı Müsteşar Yardımcımıza teşekkür ediyoruz. Diğer gündem maddelerinde sizin bölümünüz olmadığı için...

ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ERHAN BATUR – Ben teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Çevik.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Türkiye ve Makedonya arasında Hava Ulaştırma Anlaşması 20-21 Mayıs 2009 tarihinde Ankara’da gerçekleştirilen sivil havacılık müzakereleri sonucunda parafe edilmiştir. Söz konusu anlaşma 19 Ağustos 2011 tarihinde iki ülke ulaştırma bakanları tarafından Üsküp’te imzalanmıştır. Mevcut anlaşma çerçevesinde Türk Hava Yolları İstanbul-Üsküp güzergâhında 7 frekans, Pegasus Hava Yolları da yine aynı hatta 5 frekans tarifeli sefer düzenlemektedir. Makedonya Hava Yollarının bugün itibarıyla ülkemize bir seferi bulunmamaktadır. Anlaşma henüz Makedonya tarafından onaylanmamıştır. Bu anlaşmanın tarafımızdan onaylanmasının iki ülke ilişkileri açısından yararlı olacağını düşünüyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka, buyurun efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Sayın Başkan, sayın Komisyon üyeleri; Sayın Müsteşarımın verdiği bilgilere ilaveten belki son dönemde gerçekleşen düzeltmeyle Türk Hava Yollarının uçuş sayısı 7’den 10’a çıkarıldı, toplam uçuş 15. Makedon tarafından herhangi bir uçuş şu anda söz konusu değil, ancak önümüzdeki dönemlerde planlamaktalar.

Son dönemlerde büyüyen Türk ekonomisinin ihtiyaçları çerçevesinde, daha önceden anlaşmamız bulunmayan, yeni gelişen ekonomik ihtiyaçlar doğrultusunda yaptığımız anlaşmalardan bir tanesi 2009’da yapıldı, 2011’de imzalandı. Sayın Komisyonun ve yüce Meclisin takdirleriyle yürürlüğe girmesini uygun görüyoruz.

Teşekkür ederiz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Söz almak isteyen üyemiz var mı?

Buyurun Sayın Sait.

RIFAT SAİT (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, bu konuyla belki biraz alakalı, biraz alakasız ama hem Dışişleri Bakanlığına hem Ulaştırma Bakanlığına bunu sormak istiyorum.

BAŞKAN – Alakalı tarafını sorun.

RIFAT SAİT (İzmir) – Şimdi, şöyle: Bu, Makedonya'yla olan ulaşım şeyinde, o havaalanının açılışında ben de bulunmuştum. Tabii, ben Balkanlar konusuna biraz daha meraklıyım ve ilgiliyim. Özellikle bu havaalanlarında -Makedonya Havaalanında da bu geçerli- VIP uygulamasına değinmek istiyorum. Biz milletvekili olarak burada VIP'den yararlanabiliyoruz ama örneğin Makedonya'da böyle bir VIP uygulaması milletvekillerine, parlamenterlere ücretli olarak uygulanıyor. Aynı şekilde, Makedonya'dan gelenler ya da başka bir ülkeden gelenler -ben Macaristan'a da gittim, aynı uygulama oldu, orada da VIP'den yararlanamadık- Makedon yetkililer buraya geldikleri zaman bizim VIP'den yararlanabiliyorlar. Bu konuda bir anlaşma var mıdır ya da nasıldır bu? Onlara karşı da böyle bir karşılıklı mütekabiliyet esası uygulanıyor mu? Onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Çevik.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, VIP uygulaması aslında ülkelerin kendi geleneklerine ve geçmiş uygulamalarına bağlı olarak geliştirdikleri, daha çok ulusal düzeydeki bir uygulama. Bizim uygulamamızın paraleli olmayan ülkelere ilk önce dostane şekilde bize benzer bir uygulamaya geçmelerini öneriyoruz. Bunlardan bir sonuç alınamazsa, tabii, uluslararası ilişkilerin altın kuralı, karşılıklılık ilkesini uygulamaya çalışıyoruz. Bu konuda bildirimde bulunuyoruz Ulaştırma Bakanlığımız yetkililerine ve yerel birimlere.

Ancak, bir de bir noktaya daha belki işaret etmemde fayda var. Bizim buradaki karşılıklılığı katı mı yoksa daha esnek bir şekilde mi uygulayacağımız konusunda ilgili ev sahibi kurumlarımızın arzu ve beklentileri de esas oluyor. Yani tam karşılıklılık yerine bazen biraz daha bizim misafirperverliğimizi öne çıkaran bir uygulamaya da geçebiliyoruz. O, dediğim gibi, kurumlar arası koordinasyon çerçevesinde oluyor. Bu, Balkan ülkelerinde olduğu gibi Avrupa ülkelerinde de aynı şey var. Dediğim gibi, orada karşılıklılık ilkesiyle cevap vermeye çalışıyoruz.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Sait.

RIFAT SAİT (İzmir) – Ben bunu gene özel olarak isteyeceğim: Hangi ülkelere biz mütekabiliyet esası ile VIP uyguluyoruz? Bunun ben bir listesini alabilir miyim sizlerden veya buraya, Dışişlerine bunu verebilir misiniz?

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK –
Tabii, onu arkadaşlarımız sunar.

RIFAT SAİT (İzmir) – Görmek istiyorum yani kimler bundan yararlanabiliyorlar. Biz misafirperver olalım ama bizim misafirliğimize de onların da aynı şekilde karşılık vermesi lazım.

BAŞKAN – Başka söz isteyen üyemiz var mı?

Teşekkür ediyorum.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler...
Kabul edilmiştir.

Tasarının maddelerini okutuyorum:

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE MAKEDONYA CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ
UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1- (1) 19 Ağustos 2011 tarihinde Üsküp'te imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Makedonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3 – (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Özel sözcülerle ilgili önergeyi okutuyorum:

Dışişleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (1/552) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın komisyon raporu üzerinde İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Aksaray Milletvekili Ali Rıza Alaboyun'un özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışişleri Komisyonu Başkanı

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

3'üncü maddeye geçiyoruz.

1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/540) esas numaralı tasarı 6 Ocak 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuştur. Tasarı üzerinde tali komisyon olan Çevre Komisyonunun olumlu görüşü bulunmaktadır.

Sözü Dışişleri Bakanlığı temsilcisine veriyorum.

Buyurun Sayın Çevik.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK –
Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; denizlerde kirlilik önemli bir husus ve uluslararası camianın birlikte, eş güdüm içinde çalışmasını da gerektiriyor. Türkiye açısından özel bir önemi var çünkü ülkemiz Türk boğazları vasıtasıyla önemli deniz ticaret yollarının ana noktalarından bir tanesini oluşturuyor. Denizde oluşan kirlilikle ilgili olarak bir tazmin rejimi IMO tarafından geliştirildi. Bu tazmin rejimi aslında 3 protokole ve uluslararası anlaşmaya dayanıyor. Bunlardan bir tanesi: Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararların Uluslararası Tazmini ile İlgili Olarak 1992 Tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi. İkincisi: 1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazmini İçin Uluslararası Fonun Kurulmasına İlişkin Sözleşme, buna kısaca “1992 Fon Sözleşmesi” deniliyor. Üçüncüsü de bu Fon Sözleşmesi’nin getirdiği tazmin uygulaması ve miktarları yeterli olmadığı için 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazmini İçin Uluslararası Fon Sözleşmesi’nin 1993 Protokolü. Bu da kısaca “93 Protokolü” olarak adlandırılıyor. Önümüzdeki metin, bugün Komisyonunda değerlendirilmekte olan metin bu “93 Protokolü” olarak adlandırılan protokol. Bu kirliliklerle ilgili olarak bir fon oluşturulması, belli bir miktarda, mesela yıllık 150 bin tondan fazla petrol alımı yapan şahısların katkılarıyla oluşturulacak bir fonun kullanılması öngörülüyor. Bu çerçevede, önemli petrol taşıma güzergâhlarından biri olan ülkemiz denizlerinin korunması açısından bu protokolün onaylanmasının uygun ve yararlı olacağını düşünüyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Aka, sizin ekleyeceğiniz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Evet, efendim, Sayın Müsteşarımın izah ettiği gibi, Türkiye de önemli miktarda petrol taşıyan, petrol ithalatı yapan ülkelerden bir tanesi. Bunlar çeşitli şirketlerimiz tarafından taşınıyor. Bu şirketler, taşıdığı petrolün miktarıyla orantılı olarak -özellikle 150 bin tonun üzerinde taşıyorlarsa, 150 bin tonun altı muaf- bu fona belli bir miktarda ödeme yapmak suretiyle zaten katkıda bulunuyorlar. Bizim yaptığımız, petrol kirliliği gibi felaketlere maruz kalmamız durumunda bu fondan daha fazla istifade edebilmek amacıyla fonun miktar artırıcı eklerine de taraf

olmak. Bununla, işte, karşılaşabileceğimiz herhangi bir çevre felaketinde daha fazla imkân kullanma, 1 milyar dolar civarında bir destekleyici fon kullanma imkânına kavuşacağız.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Söz almak isteyen üyemiz var mı?

Teşekkür ediyorum.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının maddelerini okutuyorum:

1992 PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ TAZMİNİ İÇİN BİR ULUSLARARASI FONUN KURULMASI İLE İLGİLİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMENİN 2003 PROTOKOLÜNE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 16 Mayıs 2003 tarihinde kabul edilen "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'nin 2003 Protokolü"ne katılmamız uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2- (1) Protokolün teknik eklerine ilişkin değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 4 - (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Özel sözcülerle ilgili önergeyi okutuyorum:

Dışişleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (1/540) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın komisyon raporu üzerinde İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Aksaray Milletvekili Ali Rıza Alaboyun'un özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışişleri Komisyonu Başkanı

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 4' üncü maddesine geçiyoruz.

2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/561) esas numaralı tasarı 23 Ocak 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuştur. Tasarı üzerinde tali komisyon olan Çevre Komisyonunun olumlu görüşü bulunmaktadır.

Sözü Dışışleri Bakanlığımız temsilcisine vereceğim. Yalnız, hem Dışışleri Bakanlığımız hem Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcilerimizden sunuşlarında bir hususu daha dile getirmelerini istirham ediyorum.

Tasarının 2' nci maddesi ile sözleşmenin ekine ilişkin değişiklikleri onaylamak için Bakanlar Kuruluna yetki verilmesi amaçlanmaktadır. Geçen toplantılardan da aslında hatırlayacağımız üzere, tasarının 2' nci maddesinde düzenlendiği şekilde bir yetkiyi ancak ivedilik arz edecek durumlar için veriyoruz. Daha ayrıntılı bir biçimde söylenirse, geçen toplantılarımızda görüştüğümüz tasarılar Bakanlar Kuruluna yetki, zımni kabul yöntemi, yani sözleşmenin eklerinde yapılan değişikliklerin itirazla karşılaşmaması durumunda, itiraz etmeyen taraflar için kendiliğinden yürürlüğe gireceği durumlarda verilmişti. Ancak şu an görüşülmekte olan sözleşmede zımni kabul yöntemi yani sözleşmenin eklerinde yapılan değişikliklerin yürürlüğe girmesine ilişkin özel bir usul benimsenmemiştir.

Bundan başka, sözleşmenin ekinde yer alan formun, yani tasarı hâlihazırdaki 2' nci maddeyle birlikte kabul edildiğinde Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından uygun bulunmadan Bakanlar Kurulu kararnamesiyle değişiklikleri onaylanabilecek formun içeriği bizzat sözleşmenin 7' nci maddesiyle düzenleniyor. Oysa, tasarının 2' nci maddesi ile sadece sözleşmenin ekine ilişkin değişiklikler bakımından Bakanlar Kurulunun onayının yeterli olması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda, sözleşmenin ekinde yer alan formda yapılacak bir değişikliğin kural olarak sözleşmenin 7' nci maddesinde de değişiklik yapılmasını gerektireceğinden tasarının 2' nci maddesinde verilecek yetki anlamsız kalabilecektir. Bu durumda, tasarının 2' nci maddesinin tasarı metninden çıkarılması düşünülebilir.

Bu konuda Hükûmet temsilcileri olarak görüşlerinizi alabilirsek memnun olacağım. Ona göre de Komisyonumuzun bir karar vermesi söz konusu olacak.

Buyurun Sayın Çevik.

DİŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK –
Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, denizlerde çevresel kirlilik önemli sorunlardan bir tanesi ve deniz nakliyatında daha çok dizel motorlu gemiler kullanıldığı için bu yakıtların bir kaza anında denize yayılması önemli bir kirlilik sorunu yaratıyor. Bu nedenle, Uluslararası Denizcilik Örgütü himayesinde yürütülen çalışmalar çerçevesinde bu kirliliğin önlenmesi için “Bunker Sözleşmesi” olarak da adlandırılan Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme hazırlanmış ve imzaya açılmıştır Mart 2001 tarihinde. Bu sözleşmeyle, gemi yakıtlarından kaynaklanan kirliliğin meydana getirdiği zararlar konusunda mağdurlara etkin, uygun, yeterli tazminat sağlanması amaçlanmaktadır. Sözleşme bu tazminatın nasıl, ne şekilde, hangi ölçüde ödeneceğini düzenlemektedir. Anlaşmaya taraf olmamızda Dışişleri Bakanlığı olarak yarar görüyoruz.

Belirttiğiniz hususta ise, anlaşmanın 7’nci maddesi, ekteki formun içeriğini tarif ediyor. Formdaki editöryal değişiklikler için Meclis onayı gerekmemekte, Bakanlar Kurulu kararıyla değişiklik yapılabilecek bir husus bu. İlave hususları, sanıyorum, Ulaştırma Bakanlığımız yetkilileri daha ayrıntılı cevaplandırabilecektir.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, bildiğiniz gibi, denizdeki kirlilik sadece petrol taşıyan tankerlerden kaynaklanmamaktadır. Milyonlarca geminin tanklarında taşıdıkları ve makinelerinde tüketmek üzere kullandıkları akaryakıttan da ciddi bir deniz kirliliği oluşmaktadır. Bazen gemiler binlerce ton; uzun mesafeler, aylarca yol gidecek bir gemi 2 bin-3 bin ton fuel oil’i veya işte, benzeri akaryakıtı tanklarında taşıyabilmektedir. Bunların maruz kaldığı deniz kazalarında da gerçekten, sanki bir tanker kazası yaşanmış gibi çevre kirliliği, çevre felaketleri doğabilmektedir. Bu sözleşme, bu tip kazalara karşı tedbiren gemilerin koruma ve tazminat sigortaları üzerinden yani üçüncü şahıslara karşı mali mesuliyet sigortaları yaptırmalarını zorunlu kılmaktadır. Türkiye hâlihazırda benzer uygulamaları yürütmektedir ama bu sözleşmeyle uluslararası bir yaptırım, sözleşmeye taraf olarak yabancı gemilerden de bu tip, “Buncer sertifikası” dediğimiz, sigorta sahibi olduğunu gösterir belgeyi isteme hakkımız doğacaktır. Bir yaptırım gücüne kavuşmuş olacağız. Çevre koruma, çevre güvenliği açısından önemli bir uluslararası sözleşme olarak bakıyoruz.

Zımnî kabulle ilgili olarak önerinizle ilgili, orada kastedilen, hatırladığım kadarıyla IMO tarafından, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı tarafından bu sözleşmelerde yapılacak olan değişikliklerin kabulüydü. O eklerden kasıt o tip eklerdi. Yoksa zatîalinizin bahsettiği eklerin bir anlamı kalmayacak, onda haklısınız, ona katılırız.

BAŞKAN – 2’nci maddenin çıkarılmasını...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR
YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Çıkarabiliriz.

BAŞKAN – O zaman, bir önerge veriyorum ben. Bunu sırası geldiğinde okutacağım.

Söz almak isteyen üyemiz var mı?

Teşekkür ediyorum.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler...
Kabul edilmiştir.

Tasarının 1'inci maddesini okutuyorum:

**2001 GEMİ YAKITLARINDAN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ
ZARARININ HUKUKİ SORUMLULUĞU HAKKINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE
KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1- (1) 23 Mart 2001 tarihinde kabul edilen "2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme"ye beyanla katılmamız uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2'nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2- (1) Protokolün teknik eklerine ilişkin değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

BAŞKAN – Tasarının 2'nci maddesiyle ilgili bir önerge var, okutuyorum:

Dışişleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (1/561) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın 2'nci maddesinin tasarı metninden çıkarılmasını ve diğer maddelerin buna göre teselsül ettirilmesini arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışişleri Komisyonu Başkanı

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bu çerçevede diğer maddeleri okutuyorum:

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3 - (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Özel sözcülerle ilgili önergeyi okutuyorum:

Dışışleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşölmekte olan (1/561) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın Komisyon raporu üzerinde İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Aksaray Milletvekili Ali Rıza Alaboyun'un özel sözcöler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışışleri Komisyonu Başkanı

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 5'inci maddesinde, 2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı var.

(1/570) esas numaralı tasarı 10 Şubat 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Medisine sunulmuştur. Tasarı üzerinde tali komisyon olan Çevre Komisyonunun olumlu görüşü bulunmaktadır.

Dışışleri Bakanlığımız temsilcisine söz veriyorum.

Buyurun Sayın Çevik.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK – Teşekkür ederim Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; balast suyu, gemilerin boş iken dengeye getirilmesi için kullanılan bir yöntem ve deniz kaynaklı kirlilikte önemli bir sorun teşkil ediyor. Özellikle 1980'li yılların sonuna doğru istilacı türlerin denizleri işgal etmesi sonucunda Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Çevresini Koruma Komitesi bu sorunla ilgili çeşitli önlemler alma yoluna gitmiştir. Bu, bugün incelediğimiz sözleşme IMO da 2004 yılında kabul edilmiştir. Sözleşme, dünya ticaret gemileri filosu toplam tonajının yüzde 35'ine sahip 30 devletin onaylamasından on iki ay sonra yürürlüğe girecektir. Sözleşmeyi bugüne kadar 33 devlet imzalamış olmakla beraber, sayisal olarak onaylayan devlet sayısı aşılmış olmakla birlikte tonaj bakımından daha henüz onay noktasına gelmemiştir sözleşme. Bu sözleşmeyle aslında düzenlenen balast suyunun arıtıldıktan sonra tekrar denize verilmesi. Bu sözleşmenin tarafımızdan da onaylanmasının çıkarlarımız açısından, denizlerimizdeki kirliliğin önlenmesi bakımından yararlı olacağını düşünüyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Aka, sizin ilave edeceğiniz bir husus var mı?

Buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, deniz ekosistemi içinde balast sularıyla taşınan mikroorganizmalar çok önemli. Bu konuda daha teknik ayrıntılar için -müsaade ederseniz- sözü Deniz

ve İç Suları Düzenleme Genel Müdürümüz Özkan Poyraz'a bırakarak biraz daha Komisyonumuzu detaylı bir şekilde bilgilendirebiliriz.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Poyraz.

DENİZ VE İÇ SULARI DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ ÖZKAN POYRAZ – Sayın Başkanım, ben de zatıalınızı ve Komisyonunuzu saygıyla selamlıyorum.

Balast suları -bildiğiniz gibi- yüksüz gemilerin pervaneleri dışarıda seyrettiği için bunlara yol aldırabilmek maksadıyla gemilere yüklenen deniz suları aslında. Bunlar, limana gelindiğinde tekrar yük almak maksadıyla, basılmak denize verilmek zorunda kalınıyor. Böyle olunca da egzotik denizlerden alınan balast suları yani aslında temiz olan balast suları, bir başka ülkenin limanında basıldığında orada istilacı bir tür hâline dönüşebiliyor. Karadeniz'de 1988'de hamsi rezervlerimiz açısından çok ciddi sorunlar yaşadık. 1 milyar dolara yakın bu istilacı 19 tür hamsi popülasyonunu ortadan kaldırdı ancak daha sonra gelen başka tür istilacılar da onlarla savaştılar ama bu doğal çevrim ve ekosistem kendi hâline bırakılamaz durumda. Bu sebeple bu 19 tehlikeli türün denizlerimize verebileceği, balıkçılığımıza verebileceği zararın önlenmesi maksadıyla gemilere konulacak arıtma sistemlerini getiren bir konvansiyon aslında bu konvansiyon. Türkiye açısından da Türk gemileri yönünden aşağı yukarı 500 milyon dolarlık bir cihaz gerektirecek ama biz daha çok Türk boğazları vasıtasıyla bir su yolu geçişi üzerinde olduğumuz için koruma tedbirleri açısından kazancımız daha yüksek olacak.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Söz almak isteyen üyemiz var mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Sayın Başkanım, çok kısa bir tamamlayıcı bilgi...

BAŞKAN – Buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Balast, gemilerin taşıdığı safra suyu. Biz buna denizcilik literatüründe “Balast” diyoruz. Gemiler boşken deniz koşullarından, dalgadan, rüzgârdan etkilenmemek ve daha rahat, konforlu seyir yapabilmek için ciddi miktarlarda safra suyu alırlar, bunu da bulundukları yerdeki denizden çekerler. Gittikleri, yükleme yapacakları yerde de tekrar tahliye ederek orada denize verirlir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Buyurun Sayın Bak.

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Burada “Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra 2015’e kadar tüm gemilere balast arıtım cihazları takılacak ve gemilerin taşıdığı suların içindeki tüm canlıları arıtması sağlanacaktır.” deniyor. Şimdi şu andaki dünya deniz ticaret filosunda mevcut balast sisteminde arıtma cihazları var mı yoksa bunlar sonradan mı ilave edilecek? Ayrıca, yeni yapılacak olan gemilerde bu sözleşmeye taraf olan ülkeler inşa ettikleri gemilere bu cihazları takacaklar mı? Evet, ülkemizdeki durum ne? Ülkemizde şu anda böyle bir mecburiyet...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA –Şu anda gemilerde balast arıtma cihazı yok. Gemiler sadece kirli sularını, atıklarını ve sintine sularını arıtarak basabiliyorlar. Balast suları denizden alınıp, temiz tanklarda tutulup, tekrar denize verildiği için arıtılmıyor. Ama yeni bu sözleşmeyle onlar da artık arıtılacak. Okyanusta Çin denizinden yüklenmiş bir balast suyu Akdeniz’de basılmadan önce arıtılarak basılmış olacak bu mikroorganizmalardan arındırılmış şekliyle. Ama şu anda dünyanın hiçbir yerinde balast suları bu sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin gemilerinde arıtılmıyor.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Bak.

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – 33 devlet taraf olmuş -biraz evvel ifade ettiniz- ama tonaj açısından bir sorun var yani şu anda acaba buna bayrak devleti açısından mı bakıyorsunuz yani tonaja?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – IMO Uluslararası Denizcilik Teşkilatının sözleşmeleri yürürlüğe girerken taraf olmayla hemen otomatikman yürürlüğe girmiyor, dünya tonajına sahip, en azından belli bir kısmına sahip ülkelerin taraf olmasıyla yürürlüğe giriyor. Bu, her sözleşme için farklı bir oran. Bazen ülke sayısı şart koşuyor, bazen dünya tonajının örneğin “Yüzde 25’i taraf olunca sözleşme yürürlüğe girer.” diyor. Farklı yürürlük maddelerine sahip olabiliyor IMO sözleşmeleri.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Ekşi.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Konuyu bilmeyen biriyim ama bir soru aklıma geldi: Bu arıtma cihazına sahip olmak için herhâlde belirli bir süre söz konusudur diye düşünüyorum, umarım o konuda aydınlatırsınız.

İkincisi, eğer bu arıtma cihazlarına sahip olmadan belli bir limana gelip de orada balast suyunu boşaltan bir gemi söz konusu olursa ona bir yaptırım düşünülüyor mu? Var mı? Bu düzenlemenin o açıdan bir eksiği söz konusu mu?

BAŞKAN – Buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Şu anda cihaz yok, balast sularında herhangi bir arıtım söz konusu değil. 2016 yılına kadar bir süre söz konusu ama doğrudan arıtılmasa bile balast sularının

alınıp verilmesiyle ilgili yöresel, bizim kendi ulusal mevzuatımızda birtakım düzenlemelerimiz var. Birçok ülke de benzer düzenlemeler uyguluyor. Örneğin, Çin'den balast almış bir gemi İstanbul limanına gelecekse biz bu balastın tahliyesinin İstanbul limanına geldiği zaman yapılmasına müsaade etmiyoruz, çok daha önceden açık denizlerde yapmış olması şartı var. Birçok limana gelmeden belli bir mesafeden, uzaktan, bu balastın yine daha kolay absorbe edilebileceği derin, açık denizlerde basılması şartı gibi birtakım küçük düzenlemeler var ama köklü çözüm bu sözleşmeyle gelecek.

BAŞKAN – Sayın Ekşi, sizi tatmin etti mi cevap. Tekrar söz almak istiyor musunuz?

Buyurun.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Burada söz konusu olan örneğin İstanbul Limanının kirlenmesi değil, denizin ve denizdeki canlıların, Karadeniz'de olduğu gibi, hamsi ve benzeri balıklarımızın bir istilayla büyük bir yıkıma maruz kalması gibi bir tabloda balast suyu boşaltma açıkta da olsa söz konusu olan zarar yine orada duruyor demektir yani potansiyel zarar orada duruyor demektir.

Benim sorum şuydu: “2016’ya kadar süre var.” diyorsunuz, tamam.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Evet.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) - 2016’dan sonra geldi ve arıtma cihazları olmadan boşalttı Marmara’nın ortasına. Yapacak ne var?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Ceza uygulayabiliriz, çok ciddi cezalar uygulayabiliriz. Boşaltmasına da zaten müsaade edilmez. Çok ağır yaptırımlarla...

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Yani yaptırım var?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Var, var.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Benim sorduğum o.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Çevre Kanunu çerçevesinde aslında şimdi de yaptırımlarımız var. İstanbul limanından kastım da şuydu: Münhasıran kontrol ettiğimiz karasularımız ve ekonomik bölgemizin dışında tahliyesi söz konusu. Onun dışında zaten bir yetki alanımız olmadığı için bir yaptırım da uygulayamayız. Ama sahillerimizde ve limanlarımızda bastırmıyoruz.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Başka söz almak isteyen üyemiz var mı?

Teşekkür ediyorum.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

BAŞKAN – Tasarının maddelerine okutuyorum:

**2004 GEMİ BALAST SUYU VE SEDİMANLARININ KONTROLÜ VE YÖNETİMİ
HAKKINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA
DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1- (1) 13 Şubat 2004 tarihinde kabul edilen "2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme"ye çekince ile birlikte katılmamız uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2- (1) Sözleşmenin teknik eklerine ilişkin değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 4- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Özel sözcülerle ilgili önergeyi okuyorum:

Dışişleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (1/570) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın Komisyon raporu üzerinde İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Aksaray Milletvekili Ali Rıza Alaboyun'un özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışişleri Komisyonu Başkanı

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 6'ncı maddesine geçiyoruz.

1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/587) esas numaralı tasarı 2 Mart 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuştur.

Sözü, Dışışleri Bakanlığı temsilcisine veriyorum.

Buyurun Sayın Çevik.

DİŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK – Teşekkür ederim Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ilişkin temel sözleşme MARPOL 1973-1978, bu çeşitli değişikliklerden geçmiş bir sözleşme. Bu yeni protokolle de gemilerin egzoz gazlarının emisyonlarının çevreyi kirlenmesinin önlenmesine ilişkin düzenlemeler yapılıyor. MARPOL Ek-6, 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir, 68 devlet tarafından onaylanmıştır. Bu MARPOL Ek-6'ya taraf olmamızın aynı zamanda Kyoto Protokolü'nden kaynaklanan yükümlülüklerimizi de yerine getirmek açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir. Anlaşmaya taraf olmamızda yarar görüyoruz.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Aka, sizin ilave edeceğiniz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, yine -uygun görürseniz- Özkan Bey'e teknik bir açıklama yaptırırım.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Poyraz.

DENİZ VE İÇ SULARI DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ ÖZKAN POYRAZ – Efendim, aynı şekilde bu sözleşmede arz edildiği gibi deniz kirliliğinin gemiden önlenmesine ek olarak hava kirliliğinin de önlenmesi açısından konulmuş bir ek protokol. Gemi dizel-oil ve fuel-oil adını verdiğimiz gemi yakıtlarından kaynaklanan ve atmosfere salınan SOx ve NOx ismini verdiğimiz gazlar özellikle yine Türk boğazları bölgesi açısından 20 milyona yakın kişinin sağlığını etkilemekte. Dolayısıyla bu açıdan da özel önem verdiğimiz bir ek protokol. Gemilerin atmosfere salmış oldukları zararlı egzoz gazlarının önlenmesiyle ilgili teknolojik gelişmelerin gemiler üzerine ve gemi motorlarına eklenmesi ve modifikasyonlarının yapılmasıyla ilişkili bir protokol. Bu konuda da dünya deniz ticaret filoları önlemlerini şimdiden almaya başladılar.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Söz almak isteyen üyelerim...

Buyurun Sayın Ediboğlu.

MEHMET ALİ EDİBOĞLU (Hatay) – Şöyle bir sorum olacak: Cezalar yazıyorsunuz deniz ve sahilleri kirlenlere. Bu cezaları, denizleri ve sahilleri temizlemeye kullanıyor musunuz? O paralar oraya harcanıyor mu?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Cezaları Maliye kullanıyor önemli bir kısmını ama denizi ve

çevreyi kirletenleri böyle uluslararası fonlardan ve sigorta mekanizmalarından etkili bir şekilde yararlanarak zaten kendi kaynaklarımızı oluşturuyoruz. Bir kaynak sorununuz yok.

MEHMET ALİ EDİBOĞLU (Hatay) – Temizlenmesi için oradan kaynak aktarabiliyor musunuz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Aktarabiliyoruz. Bir önceki mesela fon sözleşmesi bunker yakıtlarıyla ilgili, Bunker Sözleşmesi gibi bu uluslararası sözleşmeler zaten deniz kirliliğiyle hangi nedenle kim yapmış olursa olsun maruz kaldığımız durumlarda etkili bir şekilde kaynak kullanabilmek amacıyla yaptığımız sözleşmeler. Bu alanda sadece ulusal kaynaklara değil, uluslararası kaynaklardan da etkili bir şekilde yararlanabiliyoruz.

MEHMET ALİ EDİBOĞLU (Hatay) – Ama sahillerimiz hâlâ kirli.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Mücadele ediyoruz tabii ki. Nispeten tabii diğer Akdeniz ülkelerinden çok daha iyiyiz ama bu mücadele ömür boyu sürecek bir mücadele.

MEHMET ALİ EDİBOĞLU (Hatay) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Başka söz almak isteyen üyelerimiz var mı?

Teşekkür ediyorum.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının maddelerini okutuyorum:

1978 PROTOKOLÜ İLE DEĞİŞİK 1973 TARİHLİ DENİZLERİN GEMİLER TARAFINDAN KİRLLETİLMESİNİN ÖNLENMESİNE AİT ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN 1997 PROTOKOLÜNE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 26 Eylül 1997 tarihinde kabul edilen "1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolü"ne katılmamız uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2- (1) Protokolün teknik eklerine ilişkin değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 4- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Özel sözcülerle ilgili önergeyi okutuyorum:

Dışışleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (1/587) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın Komisyon raporu üzerine İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Aksaray Milletvekili Ali Rıza Alaboyun'un özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışışleri Komisyonu Başkanı

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 7'nci ve son maddesine geçiyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/591) esas numaralı tasarı 15 Mart 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi sunulmuştur.

Sözü, Dışışleri Bakanlığı temsilcisine veriyorum.

Sayın Çevik, buyurun.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ HALİT ÇEVİK – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, Bulgaristan'ın 1 Ocak 2007 tarihinde Avrupa Birliğine üye olması sonrasında bu ülkeyle 1979 tarihinde yaptığımız anlaşma uygulanamaz hâle gelmişti ve şu anda hâlihazırda 1977 tarihli Karayolu Taşımacılığı Anlaşması yürürlükte. Ancak bu anlaşma tabii eski tarihli bir anlaşma ve günün güncel ihtiyaçlarına cevap vermiyor. Bu nedenle iki ülke Ulaştırma Bakanlıkları arasında müzakereleri tamamlandı anlaşmanın ve 4-6 Ocak tarihleri arasında Sofya'da gerçekleştirilen Türkiye-Bulgaristan Ulaştırma Karma Komisyonu toplantısında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanımız Sayın Binali Yıldırım ile Bulgar muhatabı arasında 6 Ocak 2012 tarihinde imzalandı. Anlaşma kara yolu açısından çeşitli hizmetlerin nasıl yürütüleceğini düzenliyor. Bu anlaşmanın da tarafımızdan onaylanmasının yararlı olacağını düşünüyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Aka, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Bulgaristan bizim özellikle kara taşımacılığında zorunlu olarak kullanmak durumunda olduğumuz önemli ülkelerden bir tanesi. Özellikle Avrupa'ya yönelik ihracatımızın taşınmasında çok yoğun bir şekilde kara ulaştırması kullanılıyor mesafe avantajı nedeniyle ve maalesef en kısa ve yol kalitesi açısından en uygun yol Bulgaristan üzerinden geçmek. Yılda yaklaşık 200 binin üzerinde transit tır'ımız Bulgaristan üzerinden geçmek zorunda. Bunu alternatif rotalar oluşturarak, alternatif koridorlar oluşturarak son dönemlerde 160 binlere kadar düşürdük ama Bulgaristan hâlâ kara taşımacılığı açısından önemli bir ülke. Şoförlerimiz, araçlarımız Bulgaristan geçişi süresince çok ciddi farklı muamelelerle, farklı durumlarla karşılaşmak zorunda kalabiliyorlardı. Bu anlaşmayla Bulgaristan'la aramızdaki transit ikili, karşılıklı her türlü kara taşımacılığı ilişkilerini yeniden düzenlenmiş olduk. 1977'de yapılan anlaşma, 1979'da Türkiye lehine ciddi bir şekilde tadil edilmişti ama -Sayın Müsteşarımın belirttiği gibi- Avrupa Birliği üyeliğiyle Bulgaristan bunu tek taraflı feshetmişti. Bir hukuki dayanıksızlık söz konusuydu, bu giderilmiş oldu.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Söz almak isteyen?

Buyurun Sayın Ekşi.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Efendim sadece bir noktayı öğrenmek için söz rica ettim.

Bulgaristan'dan geçen bizim tır'larımız, diğer araçlarımız herhangi bir ödeme yapma durumunda oluyor mu oradan geçmek için veya onların buradan geçen araçlar için onlar ödeme yapıyorlar mı? Bu yıllık tablo içinde denge kimin lehine eğer böyle bir durum var ise ve rakamlar var mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Transit geçen araçlarımız 43 euro ödüyorlar, her şey karşılıklı zaten. Ancak her geçiş türünde örneğin ikili taşımalar, transit taşımalar, boş girip yüklü çıkmak gibi her geçiş sisteminde veya belge türünde birtakım muafiyetler de var. Ama transit geçen araçlarımız 43 euro ödüyor.

BAŞKAN – Sayın Sait, buyurun.

RIFAT SAİT (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Bulgaristan bizim -Sayın Suat Hayri Aka'nın da belirttiği gibi- Avrupa girişimizdeki en büyük sınır kapısı yani önemli bir sınır kapısı. Çok sayıda da tır'ın kullandığı yol burası. Balkan ülkelerine giderken özellikle Bulgaristan kullanılıyor. Ben de zaman zaman burayı kullanıyorum ve

çok önemli bir bekleme, tır'ların çok fazla kuyruk olarak beklediği bir yer, sıkıntılar bir ara basında da yer almıştı biliyorsunuz. Bu anlaşma bu kuyrukları giderecek mi? Konuya bir çözüm getirecek mi?

Yine, Bulgaristan Avrupa Birliğine girdi ama o Schengen'e hâlâ girmedi, kendine özgü bir vize uygulaması var ve bu vizeyi almakta da bayağı bir zorluk çekiliyor, sıkıntı olduğunu biliyorum. Hatta Schengen'li olanlara da beş günlük bir süre verilip başka bir kapıdan çıkması isteniyor Bulgaristan'dan, bu da büyük bir sıkıntı. Bu konuyla ilgili anlaşmada bir çözüm getirilmiş mi? Bunu öğrenmek istedim.

Bir de, özellikle Bulgaristan'da otobüsler durdurulup bütün bavullar tek tek aranıyor, tek tek inceleniyor. Bu, bilinçli mi yapılıyor? Bilmiyorum ama Bulgaristan'da hakikaten Türk yolculara karşı büyük bir zulüm ve sıkıntı var.

Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, bu anlaşmayla aslında birçok şeyi düzenliyoruz. Yolcu servislerine ilişkin işlemler, yolcu taşımacılığındaki mekik servisler, ikili transit, üçüncü ülkelere yönelik yapılan taşımalar, izin belgesi koşulları, hangi tür eşya taşımalarının izinden muaf, belgeden muaf tutulacağı, yolcu eşya taşımacılığına ilişkin vergi yükümleri, taşıtların özellikleri, taşımaları gereken teçhizatlar, kurallara uyulmaması hâlinde uygulanacak cezai müeyyideler, bütün bunlar bu anlaşmayla düzenleniyor. Bu anlaşmanın, bu koşulların takibi için kurduğumuz ortak komitelerimiz de var ama her şeye rağmen bu ortak komiteye iki ülke yöneticilerinin, bürokratlarının, politikacılarının iyi niyetine rağmen uygulamalarda maalesef aksaklıklar yaşanabiliyor. Komşu ülke, işte bir şekilde uyararak, zaman zaman müdahale ederek, zaman zaman karşılıklı oturup görüşerek gidermeye çalışıyoruz. Bir süre düzeliyor sonra tekrar nüksettiği oluyor ama giderek iyileşiyor. Bu biraz da Bulgaristan'daki kalkınmışlık düzeyiyle, refah düzeyiyle, eğitim düzeyiyle Türkiye arasındaki farklılıklardan kaynaklanıyor. Geçmişten kaynaklanan tarihsel bağlarımız, ilişkilerimiz var. Bazen münferiden Bulgar vatandaşlar içinde bunu istismar edenler, işte kötü niyetli davrananlar da çıkabiliyor ama hükûmetler arasında, devletler arasında gayet iyi bir ilişki var. Bunu minimize etmeye çalışıyoruz.

BAŞKAN – Söz almak isteyen başka üyemiz yoksa tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum. Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının maddelerini okutuyorum:

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE BULGARİSTAN CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ARASINDA KARAYOLUYLA ULUSLARARASI YÜK VE YOLCU**

TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 6 Ocak 2012 tarihinde Sofya'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur..

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Özel sözcülerle ilgili önergeyi okuyorum:

Dışişleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (1/591) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın Komisyon raporu üzerine İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Aksaray Milletvekili Ali Rıza Alaboyun'un özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışişleri Komisyonu Başkanı

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Toplantıyı kapatmadan önce Dışişleri Komisyonumuzun performansı ile ilgili bazı rakamları sizlerle paylaşmak istiyorum:

Hâlihazırda Komisyonumuz çalışmalarına başladığı günden itibaren Komisyonumuza gelen tasarı sayısı 272'dir. Bunlar içinden 206 tasarı Komisyonumuzda görüşülmüştür. Bunlardan 198'i kabul edilmiştir. 5 tasarı Komisyonumuz tarafından tekrar üzerinde çalışılması amacıyla geri gönderilmiştir. 3 tasarı da kurum temsili olmadığı için gündemden çıkarılmıştır. 34 tasarı Genel Kurulda kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Bir sonraki toplantımız 11 Nisan 2012 Çarşamba günü saat 11.00'de yapılacaktır.

Dışişleri Komisyonu İkinci Yasama Yılı 26'ncı toplantısını kapatıyorum. Katkılarınızdan dolayı teşekkür ederim.

Kapanma Saati:11.26