

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

DIŞİŞLERİ KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

14 Mart 2012 Çarşamba

DIŞIŞLERİ KOMİSYONU

GÖRÜŐME TUTANAKLARI

14 Mart 2012 Çarşamba

----0----

K O N U

<u>Sayfa</u>	
1:5	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Moğolistan Hükümeti Arasında Planlama ve Kalkınma Alanlarında Mutabakat Zaptının Onaylanması Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/533)
5:10	Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Akademisi Kurucu Anlaşmasının Onaylanması Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/568)
10:16	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı Değişikliklerine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/558)
16:23	1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/530)
23:28	1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/541)
28:33	1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/544)
33:35	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Değiştirilmiş Şekliyle 1978 Tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi Kural 1/10 Uyarınca Belgelerin Karşılıklı Tanınması Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanması Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/545)

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
BİRİNCİ OTURUM	1:38
Tunca TOSKAY (Antalya)	1
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Moğolistan Hükümeti Arasında Planlama ve Kalkınma Alanlarında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	1:5
Büyükelçi Birnur FERTEKLİGİL (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	2
Ahmet YAMAN (Kalkınma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	3:4, 4
Tunca TOSKAY (Antalya)	4
Madde 1, 2, 3	5
Önerge	5
Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Akademisi Kurucu Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	5:10
Yıldırım Tuğrul TÜRKEŞ (Ankara)	5:6
Büyükelçi Birnur FERTEKLİGİL (Dışişleri Bakanlığı Temsilcisi)	6:7, 7:8
Tunca TOSKAY (Antalya)	7, 8
Osman Taney KORUTÜRK (İstanbul)	8
Şakir YILMAZ (Dışişleri Bakanlığı Temsilcisi)	8, 9
Osman Faruk LOĞOĞLU (Adana)	8:9
Sinan OĞAN (İğdır)	9
Madde 1, 2, 3	10
Önerge	10
Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taahhütlü Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı Değişikliklerine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	10:16
Büyükelçi Birnur FERTEKLİGİL (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	10:11
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	11:12, 13:14
Sinan OĞAN (İğdır)	12:13, 14:15
Osman Oktay EKŞİ (İstanbul)	13

Bülent SÜLOĞLU (Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü Avrupa Birliği Uzmanı)	14
Osman Aşkın BAK (İstanbul)	15
Madde 1, 2, 3	16
Önerge	16
1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	16:23
Büyükelçi Birnur FERTEKLİGİL (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	16:18, 20, 21
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	18, 19, 20, 21, 22
Sinan OĞAN (İğdır)	18:19
Tunca TOSKAY (Antalya)	19
Osman Taney KORUTÜRK (İstanbul)	19:20
Osman Faruk LOĞOĞLU (Adana)	20, 21
Osman Aşkın BAK (İstanbul)	21:22
Osman Oktay EKŞİ (İstanbul)	22
Madde 1, 2, 3	23
Önerge	23
1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	23:28
Büyükelçi Birnur FERTEKLİGİL (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	23:24
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	24, 25, 25:26, 26
Osman Faruk LOĞOĞLU (Adana)	25
Osman Taney KORUTÜRK (İstanbul)	25
Osman Oktay EKŞİ (İstanbul)	25, 26
Tunca TOSKAY (Antalya)	26
Osman Aşkın BAK (İstanbul)	26:27
Madde 1, 2, 3	27
Madde 4	27:28
Önerge	28
1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	28:33
Büyükelçi Birnur FERTEKLİGİL (Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	28:29, 30
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	29, 31, 32, 32
Tunca TOSKAY (Antalya)	29:30
Osman Faruk LOĞOĞLU (Adana)	30:31
Osman Oktay EKŞİ (İstanbul)	31:32, 32
Madde 1	32:33
Madde 2, 3, 4	33
Önerge	33
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Değiştirilmiş Şekliyle 1978 Tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi Kural 1/10 Uyarınca Belgelerin Karşılıklı Tanınması Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair	33:35

Kanun Tasarısı	
Büyükelçi Birnur FERTEKLİGİL (Dışışleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	33:34
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	34
Madde 1, 2, 3	34
Önerge	34:35
 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kayıtlı Posta, On-Line Havale ve Tahsilat Hizmetlerinin Geliştirilmesine İlişkin Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	 35:38
Büyükelçi Birnur FERTEKLİGİL (Dışışleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	35:36
Suat Hayri AKA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	36, 37
Sinan OĞAN	(İğdır) 36, 37
Madde 1	37
Madde 2, 3	38
Önerge	38

Açılma Saati: 11.07

Kapanma Saati: 12.54

14 Mart 2012 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.07

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 Komisyonumuzun 24'üncü Dönem İkinci Yasama Yılı Yirmi Üçüncü Toplantısını açıyoruz.

Bugün sırasıyla planlama ve kalkınma alanında 1 anlaşma, adalet alanında 2, ulaştırma hizmetleri alanında da 6 anlaşma olmak üzere toplam 9 uluslararası anlaşmayı görüşmeyi planlıyoruz.

Sayın Toskay, siz söz istemiştiniz, buyurun.

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum.

Komisyonun çalışmasıyla ilgili bir arzım var, eğer lütfedip değerlendirerseniz sevinirim.

Şimdi şunu öğrenelim: Bu 24'üncü Dönemdeki Komisyon çalışmalarıyla biz burada onaylayıp kaç tane anlaşmayı Genel Kurula gönderdik.

BAŞKAN – Bunu hemen size söyleyeyim. 251 tasarı Komisyonumuza geldi. 174 tanesini Komisyonumuz kabul etti ve Genel Kurula yolladı. 34 tane buradan kabul edilmiş tasarı da Genel Kurulda kanunlaştı. Komisyonumuzda 77 bakiye tasarımız var, 11 kanun hükmünde kararname var, 2 tasarı var ve 5 teklif var.

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Sayın Başkanım, bu verdiğiniz bilgilere göre, Genel Kurulda bizim buradan onaylayıp da gönderdiğiniz bayağı ciddi sayıda tasarı bekliyor, müzakere edilip kanunlaşması bakımından. O zaman siz de kabul ederseniz, buradaki müzakerelerde çok fazla tempo yapmamıza gerek yok. Anlaşmaları biraz daha ayrıntılı, gelen bürokratlardan biraz daha fazla bilgi alarak, Komisyonun daha bilgilenecek bu süreci götürmemizde yarar olur diye düşünüyorum. Eğer Genel Kurulda uygulama bakımından, onama bakımından bizim oradaki tasarılarımızda bir azalma olursa sizin de inisiyatifinizle biz burada tempoyu artırabiliriz.

Benim arzım buydu Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Toskay, katılıyorum görüşünüze. Bu tempo tabii zaman zaman konular alarak Komisyonumuza, bazen hiç uluslararası anlaşma görüşmeyerek ve belli bir konuyu daha fazla gündemimize getirerek devam edeceğiz. Zaten geçtiğimiz hafta toplanamadık, ondan önceki haftalarda 5 anlaşma vardı, onun için bugünkü 9 anlaşma geçen hafta toplanamamamızdan kaynaklanıyor. Ama şöyle bir sıkıntı olmuştu: Geçen seneki rekor 38 uluslararası anlaşmanın bir günde geçmesi şeklinde, sonraki de 25. Yani öyle bir duruma karşı tempoyu biraz hızlandırmıştık ama şu andaki durumumuz itibarıyla öyle bir sıkıntımız yok. Yapabiliriz, memnuniyetle.

Başka söz almak isteyen üyemiz yoksa, basına teşekkür ediyorum, gündemin 1'inci maddesine geçeceğim.

Gündemin 1'inci maddesi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Moğolistan Hükümeti Arasında Planlama ve Kalkınma Alanlarında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı. (1/533) numaralı tasarı 24 Kasım 2011 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulmuştur.

Sözü Dışışleri Bakanlığı Temsilcisine veriyorum.

Müsteşar Yardımcısı, Büyükelçi Birnur Fertekliçil, buyurun.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİÇİL – Sayın Başkanım, sayın milletvekilleri; günaydın. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Moğolistan Ulusal Gelişim ve Kalkınma Komitesi 2009 yılı Aralık ayında uzun ve orta vadeli kalkınma stratejileri, sektörler arası koordinasyon, yatırım programları, ulusal ekonomik ve sosyal kalkınma ile inovasyon politikaları konularında Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığıyla iş birliği talebinde bulunmuştur. Bu talep Devlet Planlama Teşkilatı tarafından olumlu karşılanmış, bu çerçevede hazırlanan Türkiye ile Moğolistan Hükümetleri arasında planlama ve kalkınma alanlarında iş birliğine ilişkin mutabakat zaptı Türkiye-Moğolistan Karma Ekonomik Komisyonunun altıncı dönem toplantısı vesilesiyle Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Sayın Bülent Arınç ile Moğolistan Doğa, Çevre ve Turizm Bakanı Lumet Gansukh tarafından 26 Ekim 2010 tarihinde Ulan Batur'da imzalanmıştır. Moğolistan Dışışleri Bakanlığı 13 Mayıs 2011 tarihli notasıyla bu mutabakat zaptının Moğolistan açısından yürürlüğe girdiğini bildirmiştir. “Mutabakat zaptı kapsamında uygulanacak projelerle iki ülke arasında ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel alanda karşılıklı iş birliğinin geliştirilmesi hedeflenmektedir. DPT'nin görevleri arasında da esasen gelişmekte olan ülkelerin kalkınma çabalarına yardımcı olmak amacıyla bu ülkelere teknik yardım faaliyetlerinde bulunmak, bu ülkeler ve özellikle İslam ülkeleri arasında ekonomik ve ticari iş birliği amacıyla kurulan teşkilatlarla ilgili gerekli çalışmaları yapmak...” ibaresi yer almaktadır.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Kalkınma Bakanlığı Temsilcisine söz veriyorum.

Müsteşar Yardımcısı Sayın Ahmet Yaman, buyurun.

KALKINMA BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI AHMET YAMAN – Teşekkür ediyorum efendim.

Sayın Başkan, değerli komisyon üyeleri; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum sözlerime başlamadan.

Dışışleri Bakanlığımız, Sayın Büyükelçimiz özetledi konuyu. Malumunuz, yaz aylarında çıkan kanun hükmünde kararnameyle, o dönemde Devlet Planlama Teşkilatı olan kurumumuz şu an itibarıyla Kalkınma Bakanlığına dönüşmüş durumdadır. Görevlerinde hemen hemen hiçbir değışiklik yoktur ve hemen hemen aynı yapısını muhafaza etmektedir. Dolayısıyla biz, bu mutabakat zaptının o dönemdeki tarafı olan Devlet Planlama Teşkilatı yerine Kalkınma Bakanlığı olarak şu anda huzurunuzdayız.

Yine malumunuz olduğu üzere, Kalkınma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 641 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'ye göre Bakanlığımızın görevleri arasında, gelişmekte olan ülkelerin kalkınma çabalarına yardımcı olmak amacıyla bu ülkelere yönelik teknik yardım faaliyetlerini yürütmek, gelişmekte olan ülkeler, özellikle İslam ülkeleri arasında ekonomik ve ticari iş birliği amacıyla kurulan teşkilatlarla ilgili gerekli çalışmaları yapmak yer almaktadır. Bu görev tanımı çerçevesinde, bünyemizde İslam Ülkeleriyle Ekonomik ve Ticari Daimi İşbirliği Komitesinin sekretarya görevleri de yürütölmektedir. Bu işleri Bakanlığımızda Dış Ekonomik İlişkiler Genel Müdürlüğü yerine getirmektedir. Bakanlığımız ile Moğolistan'daki kalkınma konularında koordinasyonu sağlayan ve inovasyon faaliyetlerini yürüten Moğolistan Ulusal Kalkınma ve Yenilik Komitesi arasındaki iş birliği hususu söz konusu Komitenin talebi üzerine gündeme gelmiştir. Bakanlığımız ülkemiz ve Moğolistan arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin potansiyelin altında olması ve Moğolistan'ın önümüzdeki dönemde gerçekleştirmeyi hedeflediğı ekonomik atılım, sosyal kalkınma gibi mülahazalar için de bu talebi olumlu değerlendirmiştir. Bu çerçevede iki kurum arasında iş birliği faaliyetini başlatmak üzere 25-26 Ekim 2010 tarihlerinde Moğolistan'ın başkenti Ulan Batur'da gerçekleştirilen Türkiye-Moğolistan 6'ncı Dönem Karma Ekonomik Komisyon toplantıları sırasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Moğolistan Hükümeti Arasında Planlama Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Türkiye tarafı adına Sayın Başbakan Yardımcımız Bülent Arınç, Moğolistan tarafı adına da Doğa, Çevre ve Turizm Bakanı bu Mutabakat Zaptına imza koymuşlardır.

Mutabakat Zaptı çerçevesinde, Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı ile Moğolistan Ulusal Kalkınma İnovasyon Komitesi arasında kalkınma planlarının hazırlanması, izlenmesi ve değerlendirilmesi, makro ekonomik politikalar ve tahminler, ekonomik modelleme, uluslararası ve

bölgelerarası iş birliği programları, sektörel ve bölgesel kalkınma deneyimleri, kamu yatırım programı, ticaret politikası, rekabetçiliğin artırılması ve pazar çeşitlendirilmesi, araştırma, geliştirme ve yenilik politikaları konularında iş birliği faaliyetlerinin düzenlenmesi ve karşılıklı bilgi alışverişinde bulunulması hedeflenmektedir. Bu Mutabakat Zaptı kapsamında uygulanacak projelerle, karşılıklı ziyaret ve çalışmalarla iki ülke arasında ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel alanlarda karşılıklı iş birliğinin geliştirilmesi ve yeni alanlarda açılım sağlanması hedeflenmektedir.

Saygılarımla arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Söz almak isteyen komisyon üyelerimiz varsa...

Buyurun Sayın Toskay.

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Sayın Başkanım, şimdi, anlaşmada bir “teknik yardım” kavramı geçiyor. Bu, Birleşmiş Milletlerin genellikle kullandığı ve ondan sonra da bizim ulusal hukukumuzda da girmiş olan bir kavram. Bu anlaşmanın 2’nci maddesini (a) bendinde yürütme organları olarak Türkiye Cumhuriyeti adına Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Moğolistan Hükûmeti adına da Ulusal Kalkınma ve Yenilik Komitesi geçmekte. Ama hepimiz biliyoruz ki, genellikle bu coğrafyada TİKA diye bizim bir teşkilatımız çok aktif. Bu anlaşmanın içinde TİKA’ya hiçbir atıf yok. Sayın Müsteşarımız, lütfederseniz bize bu konuda bilgi verebilirler mi?

BAŞKAN – Buyurun.

KALKINMA BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI AHMET YAMAN – Sayın Komisyon Üyemiz, biz bu tür faaliyetlerde TİKA’yla teknik olarak karşılıklı sahada iş birliği yaparak faaliyetleri yürütüyoruz. Malumunuz, TİKA’nın bu konudaki idari, mali özerkliği daha fazla bizim Kalkınma Bakanlığına göre. Özellikle karşılıklı ziyaretlerde, organizasyonlarda onların teknik ve lojistik desteğini alarak birlikte hareket ediyoruz.

Burada tabii, iki kurumun karşılıklı ülke olarak, birer kurumun koordinasyonunda yürüyecek bu faaliyetler. Ama sadece bu kurumların münhasıran kendi faaliyetleriyle ilgili çalışmalar yapılmayacak. Bu çerçevede, Kalkınma Bakanlığı koordinasyonunda ilgili kurumlarımızla ihtiyaç olduğunda hem teknik açıdan hem mali, idari konularda bu süreçte destek vereceklerdir.

Arz ediyorum.

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.

Tasarının maddelerini okutuyorum:

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE MOĞOLİSTAN HÜKÜMETİ
ARASINDA PLANLAMA VE KALKINMA ALANLARINDA MUTABAKAT ZAPTININ
ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1- (1) 26 Ekim 2010 tarihinde Ulanbator’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Moğolistan Hükümeti Arasında Planlama ve Kalkınma Alanlarında 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 (1/533) esas numaralı Kanun Tasarısı’nın Komisyon raporu üzerinde Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve Ankara Milletvekili Emrullah İşler’in özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışişleri Komisyonu Başkanı

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

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 2’nci maddesine geçiyoruz.

Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Akademisi Kurucu Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı. (1/568) esas numaralı tasarı 2 Şubat 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulmuştur.

Sözü Dışişleri Bakanlığı Temsilcisine veriyorum.

YILDIRIM TUĞRUL TÜRKEŞ (Ankara) – Sayın Başkan, izin vererseniz...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Türkeş.

YILDIRIM TUĞRUL TÜRKEŞ (Ankara) – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Buradaki çok değerli bürokrasimizin güzide insanları ile buluşma fırsatı buluyoruz. Fakat, az önceki madde de dikkat etmiştir ki bütün arkadaşlarımız, Moğolistan ile ilgili verilen bilgi aslında Zambiya için de verilebilirdi. Yani sadece bürokratik bir kelime dizisinin ötesinde, çok fazla

bilgilenme imkânı bulamıyoruz, aşgaride ben bulamadım kendi şahsıma. Bundan sonraki maddelerle ilgili sayın bürokratlar bilgi verirlerken, lütfedip birazcık daha detaylı olurlarsa sevinirim.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Fertekliğil.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Akademisi, Avusturya'nın ev sahipliğinde, anılan ülkenin maddi desteği ve personel tedarikiyle yolsuzlukla uluslararası planda mücadele etmek üzere, çok taraflı bir anlaşma temelinde kurulmuş bir örgüttür. Bu örgüt, bir uluslararası eğitim, araştırma, düşünce kuruluşu ve tartışma platformu olarak görev yapmak amacıyla kurulmuştur. Akademinin kuruluşundan bu yana temas hâlinde bulunduğu Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi ve Avrupa Sahtecilikle Mücadele Ofisi gibi uluslararası yolsuzlukla mücadele alanında çalışan diğer kuruluşlarla yakın iş birliği tesis etmesi beklenmektedir.

Adı geçen Akademinin kurucu anlaşması 8 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kurucu anlaşmayı ülkemiz adına Birleşmiş Milletler Viyana Ofisi nezdindeki daimi temsilcimiz Büyükelçi Timur Bayer imzalamıştır 21 Aralık 2010 tarihinde. Hâlihazırda 57 ülke ve 3 uluslararası örgüt kurucu anlaşmayı imzalamış veya onay veya katılım işlemini tamamlamış bulunmaktadır. Anlaşma 31 Aralık 2010 tarihi itibarıyla imzaya kapanmış olup anılan tarihten bu yana yalnızca katılım işlemine açık bir durumdadır. Anlaşmada Akademinin amacı, yapısı, organları, işleyişi, hak ve yükümlülükleri şekillendirilmiştir.

Buna göre Akademinin amacı, yolsuzlukla mücadele eğitimi ve mesleki eğitimi sağlamak, yolsuzluğun tüm veçhelerine dair araştırma yapmak ve bu yöndeki araştırmayı kolaylaştırmak, yolsuzlukla mücadelede diğer teknik yardım imkânlarını sağlamak ve yolsuzlukla mücadele uluslararası iş birliği ve temasını güçlendirmek olarak tanımlanmaktadır.

Ekonomik ve sosyal kalkınmayı tehdit eden en önemli meselelerden biri olan yolsuzlukla mücadele ülkemizin de öncelikleri arasında yer almaktadır. Bu amaca yönelik olarak hazırlanan saydamlığın artırılması ve yolsuzlukla mücadelenin güçlendirilmesi stratejisi 2010 Ocak ayında Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmıştır. Ülkemizin de taraf olduğu Birleşmiş Milletler Sınır Aşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi'nin 8'inci maddesiyle sınır aşan suç olarak kabul edilen yolsuzlukla mücadele alanında uluslararası düzenlemeler ayrıca önem taşımaktadır. Türkiye yolsuzlukla mücadele alanındaki en kapsamlı belge olarak mütalaa edilen Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi'ni 2003 yılında imzalamış olup bu sözleşme 2006 yılında Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmıştır. Ayrıca, Avrupa Konseyi bünyesinde kabul edilmiş olan Yolsuzluğa Karşı Özel Hukuk Sözleşmesi ve Yolsuzluğa Karşı Ceza Hukuku Sözleşmesi de Türkiye tarafından 2003 yılında onaylanmıştır. Yolsuzluğa karşı özel hukuk sözleşmesinin 15/3 maddesi uyarınca

Türkiye 2004 yılından itibaren Sözleşmesi'nin uygulanmasını denetleyen Yolsuzluğa Karşı Devletler Grubu Kısmi Anlaşması'na da taraf olmuştur.

Yolsuzlukla mücadele alanındaki temel uluslararası sözleşmelere taraf olan ve uluslararası çabalara aktif destek veren ülkemizin bu ve benzeri örgütlerin kuruluşunda yer alması ve ilerleyen aşamalarda işleyişine katkıda bulunması yolsuzlukla mücadeledeki kararlılığımızı ve uluslararası iş birliğine açık tutumumuzu ortaya koymaktadır. Ayrıca yolsuzlukla mücadele alanındaki doktrine katkıda bulunacak olan söz konusu akademi hem bir düşünce kuruluşu olarak görev yapacak hem de yolsuzlukla mücadeleye yön verecek olan kadroları yetiştirecektir. Bu çerçevede 2012 Eylül ayında gerçekleştirilmesi düşünülen, taraf ülkelerin katılımına açık, adı geçen enstitünün birinci genel kurul toplantısına oy hakkına sahip taraf devlet statüsünde katılabilmemiz için sayın komisyon üyelerinin onayına sunulmuş olan Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Akademisi Kurucu Anlaşması'nın onay işlemlerinin ülkemizce de mümkün olan en kısa sürede ikmal edilmesi gerekmektedir. Bu durum ayrıca Akademinin iştigal ettiği konulara ülkemiz tarafından atfedilen önemi göstermesi bakımından da anlam taşıyacaktır.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Söz almak isteyen komisyon üyelerimiz var mı?

Buyurun Sayın Toskay.

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Sayın Başkanım, şimdi çok önemli bir konuda bir anlaşma bir de akademi kuruluyor. Acaba şunu öğrenebilir miyiz buradaki çok değerli bürokratlarımızdan: Şu anda yolsuzlukla mücadele için Türkiye'de hangi kurumlar, hangi alanlarda faaliyet gösteriyorlar? Zaman zaman bunların faaliyet alanlarında bir birinin üstüne geçme söz konusu mu? Koordinasyonu nasıl sağlıyorlar?

BAŞKAN – Buyurun Sayın Fertekliğil.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – Efendim, ülkemizde 2010 Ocak ayında Bakanlar Kurulu tarafından benimsenen saydamlığın artırılması ve yolsuzlukla mücadelenin güçlendirilmesi stratejisi uyarınca yolsuzluk konularında başta Etik Komisyonu olmak üzere, güvenlikten sorumlu makamlar, Başbakanlık Teftiş Kurulu, Adalet Bakanlığı görev yapmaktadır. Ayrıca, biraz önce de değerli milletvekillerimize sunmuş olduğum üzere, Türkiye yolsuzlukla mücadele alanında gerek Birleşmiş Milletlerin gerek Avrupa Konseyinin hazırlamış olduğu temel sözleşmelere taraf olup, bunlardan doğan yükümlülüklerini yerine getirme konusunda Dışişleri Bakanlığımız doğrudan ilgili kurumlarla beraber gerekli çalışmaları yürütmektedir. Bu konuda anlaşmaların ruhu itibarıyla birbirleriyle benzerlik taşımakla birlikte bölgesel ve uluslararası sözleşmeler birbirlerini tamamlayıcı nitelikte görev yapmaktadır.

Akademnin de, katılmamız hâlinde ve önümüzdeki eylül ayındaki genel kurul toplantısına da oy hakkına sahip olarak yer almamız hâlinde Türkiye’de hâlihazırda yürütülen ve giderek önem taşıyan çalışmalara hem eğitim, araştırma ve düşünce üretme bakımından hem de Akademi üyesi diğer 57 ülke ve 3 uluslararası örgütle iş birliğini artırma bakımından yararlı olacağını düşünmekteyiz.

Arz ederim.

BAŞKAN – Sayın Toskay...

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Türkiye’deki ilgili kurumların zaman zaman birbiriyle nasıl bunu şey yaptıklarını merak ediyorum. Bilmiyorum belki İçişleri Bakanlığı temsilcimiz burada varsa, o daha iyi bilgi verebilir.

BAŞKAN – Bu konu çok kurumlu bir konu olduğu için sadece Hükûmet temsilcisi olarak Dışişleri Bakanlığımız mevcut.

Sayın Korutürk, buyurun.

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben de Sayın Tunca Bey’in söylemiş olduğu soruyu soracaktım ama ona ilaveten iki şey daha sormak istiyorum.

Şimdi, burada gördüğüm kadarıyla birkaç organı var bu Akademnin. Taraflar meclisine her hâlükârda bir katılım olacak, 1 kişi muhtemelen taraflardan birisi olarak gidecek. Bunun hangi kurumdan gönderilmesi düşünülüyor? Bir kurumdan mı gönderilecek, yoksa serbest mi gönderilecek? Bir.

İkincisi: Bu Akademnin diğer organlarına da uluslararası düzeyde katkıda bulunmayı düşünüyor mu Hükûmet? Düşünüyorsa hangi kurumlardan, ne şekilde katkıda bulunmayı düşünüyor?

Teşekkür ederim.

DIŞİŞLERİ BAŞKANLIĞI TEMSİLCİSİ ŞAKİR YILMAZ – Açıkçası henüz kurulma aşamasında olan bir akademi. Akademnin temel özelliği, bir enstitü şeklinde çalışması. Yani akademi, bu konudaki doktrine yön verme ve akademik çalışmaları yönlendirme amacı taşıyor. Bu yönüyle bu temsilciler meclisi daha çok idari işlerle ilgili, Akademnin yönetimiyle ilgili olan bir meclis olacak. Kurula tavsiye verecek, kurul yönlendirecek. Henüz oluşma aşamasında olduğu için şu an henüz atanmış bir kişi bulunmamakta bu organlara, şu an bir geçici yönetim tarafından yönetiliyor. Birinci taraf Devletler Konferansında -ki eylül ayında yapılması planlanıyor- o zaman tüm organlar şekillenecek. Ülkemizde tabii ilgili kurumlarımızla bilistişare muhakkak temsilci gönderecektir.

BAŞKAN – Sayın Loğoğlu, buyurun.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Sayın Başkan, Sayın Büyükelçimize ve diğer arkadaşlarımıza da verdikleri bilgiler için teşekkür ediyorum.

Dışışleri Komisyonu üyesi olmak biraz zor. Şu anlamda zor. Önümüzden böyle çok değişik alanlarda, bir kısmı sıradan, bir kısmı çok önemli olan anlaşmalar geçiyor. En son hatırladığım örnek, önemli bir örnek olarak işte Kadına Karşı Şiddetin Önlenmesi Anlaşması. Şimdi, burada da yolsuzluğa karşı kurulacak bir kuruma ilişkin bir gündem maddesini görüşüyoruz. Zorluk şuradan kaynaklanıyor. Türkiye birçok sözleşmeye, anlaşmaya taraf oluyor ama Türkiye'deki gerçekler bunun tam aksi yönde oluşuyor ve gelişiyor ve gelişmeye de devam ediyor. Yani yolsuzluklardan tutun kadına karşı şiddete ilişkin olayları dikkate aldığınızda Türkiye'nin attığı bu imzalar, taraf olduğu anlaşmaların uygulanması maalesef toplumumuza yeterince yansımıyor. Bu çelişkiye dikkat çekmek istiyorum. Bu tabii bir soru değil, Türkiye'nin temel bir sorunu. Keşke Türkiye'nin altına imza attığı anlaşmalara uysa, hatta mahkeme kararlarına, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi gibi bağlayıcı olan kararlara uysa da Türkiye'miz biraz daha rahat soluk alsa diyorum ve saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Oğan...

SİNAN OĞAN (İğdır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Burada “Yönetim kurulu Meclis tarafından seçilecektir.” dendiği Meclis, Türkiye Büyük Millet Meclisi mi yoksa kendi meclisi mi?

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ ŞAKİR YILMAZ – Akademinin kendi meclisi efendim. Her üye ülkenin bir temsilci göndereceği büyük meclisi, akademi meclisi.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Anladım, teşekkür ederim.

Yani Türkiye'den hükûmetin belirleyeceği bir üye olacak, değil mi?

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ ŞAKİR YILMAZ – İlgili kurumlarımızla belirlenecek bir üye. Doğrudan hükûmetin belirleyeceği bir üye değil esasında.

BAŞKAN – Tabiatıyla kurumların belirleyeceği üye hükûmetin onayından geçecektir işleyiş itibarıyla.

Başka söz almak isteyen üyemiz var mı?

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

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

Tasarının maddelerini okutuyorum:

ULUSLARARASI YOLSUZLUKLA MÜCADELE AKADEMİSİ KURUCU ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) Türkiye Cumhuriyeti adına 21 Aralık 2010 tarihinde Viyana’da imzalanan “Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Akademisi Kurucu 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:

Görüşülmekte olan 1/568 esas numaralı Kanun Tasarısı’nın komisyon raporu üzerinde Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve Ankara Milletvekili Emrullah İşler’in özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

Dışışleri Komisyonu Başkanı

İstanbul

BAŞKAN – Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir. Teşekkür ediyorum.

3’üncü maddeye geçiyorum fakat anladığım kadarıyla kurum temsili yok, onun için görüşmeyi erteleyeceğiz.

Gündemin 4’üncü maddesine geçiyoruz.

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı Değişikliklerine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/558) esas numaralı tasarı, Bakanlar Kurulunca 6 Ocak 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulmuştur.

Sözü Dışışleri Bakanlığı temsilcisine veriyorum.

Buyurun Sayın Fertekliğil.

DİŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Uluslararası taşımacılıkla iştigal eden araç sürücülerinin çalışma süre ve koşullarının düzenlenerek korunmasını ve trafik güvenliğinin artırılmasını amaç edinen uluslararası taşımacılıkla iştigal eden araç sürücülerinin çalışma süre ve koşullarının düzenlenerek korunmasını ve trafik güvenliğinin artırılmasını amaç edinen uluslararası kara yolu taşımacılığı yapan taşıtlarda çalışan personelin çalışmalarına ilişkin Avrupa Anlaması 5 Ocak 1976 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu

anlaşma Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu üye ülkelerine ve diğer Avrupa ülkelerinin yanı sıra Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu faaliyetlerine katılmaya davet edilen Birleşmiş Milletler üyesi ülkelere açık bir anlaşmadır. Bu anlaşmaya taraf olan 49 ülke bulunmaktadır. Anlaşmanın kabul edildiği 1970 ve yürürlüğe girdiği 1976 yılından bu yana ihtiyaçlar ve değişen şartlar ve AB'nin ilgili mevzuatındaki değişiklikler nedeniyle 1983, 1992, 1995, 2004, 2006 ve 2010 yıllarında olmak üzere 6 kez değişikliğe uğramıştır. Ülkemizin bu anlaşmaya taraf olmasına ve anlaşmayı tadil eden 1, 2 ve 3'üncü değişikliklerin kabulüne ilişkin kanun 1999 yılında Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Anlaşmanın hâlen 4, 5 ve 6'ncı değişiklikleri ulusal mevzuatımıza henüz aktarılmamıştır. 4'üncü değişiklik, anlaşmaya taraf ülkelere anlaşmanın uygulanmasının kontrolüne ilişkin değişiklikler 5'inci değişiklik takograflarla ilgili düzenlemeleri içermektedir ve dijital takograf zorunlu kılmaktadır. 6'ncı değişiklik ise bir yandan kara yolu taşımacılığindeki personelin çalışma ve dinlenme sürelerinin AB mevzuatıyla uyumlaştırılmasını, diğer yandan da yol kontrol ve güvenliğinin güçlendirilmesini amaçlamaktadır.

Avrupa Birliği kara yolu taşımacılığında kullanılan yeni araçlarda dijital takograf kullanılmasını 1 Mayıs 2006 tarihinden bu yana zorunlu hâle getirmiştir. Bu bağlamda Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması'nın 13'üncü maddesi ile Avrupa Birliği üyesi olmayan ve anlaşmaya taraf ülkelerin dört yıllık bir geçiş süresinden yararlanması öngörülmüştür ve 31 Aralık 2010 tarihinden sonra tescil edilecek yeni araçlarda AB düzenlemelerinin zorunlu olarak bulundurulması koşulu getirilmiştir.

31 Aralık 2010 tarihinden bu yana AB'ye taşımacılık yapan nakliyat firmalarımız sorun yaşanmaması açısından dijital takograf uygulamasına geçiş konusunda 21 Mayıs 2010 tarihli ve 27587 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmelik ile 5'inci paketin öngördüğü değişiklikler karşılanmıştır. Bu bilgiler çerçevesinde anılan yönetmeliğin dayanağını oluşturan uluslararası karayolu taşımacılığı yapan taşıtlarda çalışan personelin çalışmalarına ilişkin Avrupa Anlaşması'nın 4, 5 ve 6'ncı değişikliklerinin tümüyle ulusal mevzuatımıza aktarılmasının gerekli olduğu düşüncesiyle keyfiyet sayın milletvekillerimizin dikkatine arz edilmiştir.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

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

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Komisyonumuzun sayın üyeleri, Sayın Büyükelçimizin verdiği bilgilere ilaveten söyleyebileceğim, esasen bu sürücülerin çalışma düzenlerini yöneten, Avrupa'ya uyumlu hâle getiren bir anlaşma. Bakanlığımızla ilgisi, zatialinizin de hatırlayacağı gibi Avrupa Birliği Genel Sekreterliği yaptığınız dönemden, bu takograf cihazının üretilmesi ve kartlarının üretilmesi ve kullanımının sağlanabilmesi için Bakanlığımız, Bakanlar Kurulunca koordinatör olarak görevlendirilmişti. Aynı zamanda Avrupa Birliği müktesebatına uyum sürecinde bir taahhüdümüz olan mevzuat uyum taahhüdünü yerine getirmek üzere bu cihaz üretildi ve Büyükelçimizin zikrettiği yönetmelikle hayata geçirildi 2010 yılında. Cihaz elektronik ve yüksek teknolojik bir cihaz. 4 farklı kart kullanılıyor. Sürücünün bir kartı var, sürücü aracı kullanmaya başladığı anda kendi kartını cihaza yerleştirerek nerelerde ne kadar süratle yol yaptığı, nerelerde durduğu, nerelerde istirahat ettiği, dokuz saatlik çalışma süresine uyup uymadığı, istirahat sürelerine uyup uymadığı dünyanın neresinde olursa olsun otomatik olarak kaydediliyor. Sürücünün dışında denetim yapanlar, polis ve diğer denetmenlerin kendilerine özgü bir kartı var. Aracı yolda durdurup denetmen veya polis cihaza kendi kartını yerleştirdiğinde, örneğin son yirmi sekiz günde nerelerde durmuş, nerelerde ne kadar sürat yapmış, kuralları ihlal etmiş mi etmemiş mi otomatik olarak bu bilgilere ulaşabiliyor. Aracın sahibi şirket kendine özgü bir kart kullanabiliyor. O kartla, işte kartı cihaza yerleştirdiği andan itibaren son bir yılda araç nerelere gitmiş, nerelerde durmuş, ne kadar hızla kullanılmış ve araçla ilgili ticari, teknik her türlü bilgiye ulaşabiliyor. Keza aracın servisi, mekanik hizmetlerini gören şirketlerde kendi kartlarını bu cihaza yerleştirmek suretiyle teknik açıdan elde ettikleri bilgileri, istedikleri bilgileri elde edebiliyorlar. Hayata geçirilmiştir. Avrupa'ya uyum sağlama anlamında özellikle kara ulaştırmasında önemli bir adımdır. 52 bin tır çekici sayısı olan ülkemizde şu ana kadar 31 bin kart üretilmiş ve 28 bin kart sürücülerine ve sahiplerine teslim edilmiştir. Çalışma devam etmektedir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Oğan, buyurun.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, bundan bir süre önce Türkiye'nin birçok yerinde olduğu gibi İğdır'da da birçok vatandaşımıza A2 yolcu taşıma belgesi verildi. İnsanlar da bu belgeye istinaden gittiler araç aldılar, şirket kurdular ve çalışmaya başladılar. Aradan çok fazla bir vakit geçmeden bu A2 belgesiyle yolcu taşıma yetkileri sınırlandırıldı bu vatandaşların ve ayda 4 defaya indirildi. Şimdi büyük bir mağduriyet söz konusudur bu vatandaşlarımızda ve Ulaştırma Bakanlığımızın bu mağduriyetin giderilmesiyle ilgili bilmiyorum ne gibi bir düşüncesi var? Diyeceksiniz konumuzla çok doğrudan ilgisi var mı? Doğrudan ilgisi var. Sonuçta bunlar da yolcu taşıma işi ve biz de kara yolu yolcu taşımasını şimdi konuşuyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Ekşi, buyurun.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, az önce verilen bilgilerden anladığıma göre 2010 yılından itibaren Avrupa Birliğiyle uyum amaçlı olmak kaydıyla bu şu anda karşımızda bulunan anlaşmanın hükümleri bilfiil uygulanmaya başlamış. Biz kendi millî mevzuatımız çerçevesinde onunla çözeriz düşüncesiyle yönetmelik yayınlanmış ve 2010 Mayısından itibaren de bilfiil bunu yaşamımıza geçirmişiz. Öyle görünüyor.

Sayın Müsteşar Yardımcısının verdiği bilgi bir de şunu ifade ediyordu. 52 bin tırımız var, 28 bin kart dağıttık, geride kalan ciddi bir miktar daha söz konusu demektir, kart almayan, yani dijital takografı henüz kullanmayan, rakamda hata etmeyeyim diye şey yapıyorum ama galiba 20-24 bin kadar tır henüz bu şeyi kullanmıyor demektir. Şimdi, bu nakliye sistemi, yani bu eşya nakli devam ettiğine göre henüz kullanmayan araçlar geçiş süresi kurallarından yararlanarak mı Avrupa'ya eşya taşıyabiliyorlar yoksa bilemediğimiz bir başka husus var mı? Bunu öğrenmek için söz aldım. Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Aka, buyurun. Hem Sayın Oğan'ın hem Sayın Ekşi'nin sözlerine.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Sayın Başkanım, sayın milletvekillerim; A2 belgesiyle ilgili olarak müsaade ederseniz uzman arkadaşımız verebilirse, çünkü benim konumun dışında kalan bir konu. Yanıltıcı bilgi vermek istemem ama Sayın Milletvekilimin sorusuna cevap vereyim. Dijital takograf kullanımı 2010 sonrası üretilen araçlarda zorunlu. Avrupa'da da bu böyle. Bizim araçlarımızın hemen hemen 52 binin tamamında takograf var, kimisi analog takograf, yani bu cihaz daha gelişken bir cihaz, dijital. Analog takografalarda sadece tek bir kart var, sürücünün kartı ama burada yolda durdurup sürücünün kartını çıkarıp polis kendi kartını takabiliyor, servise gittiğinde servis kendi kartını takıp araçtan bilgi alabiliyor veya şirket temsilcisi gelip o da kendi kartını takıp geçmişe yönelik, örneğin son bir yıllık bütün bilgilerini alabiliyor. Bu daha böyle yüksek teknolojik ama 2010 sonrası araçlarda zorunlu. Zorunlu bu cihaza tabi araçların tamamına bu cihaz verilmiştir, kullanımdadır. Bunun ötesinde zorunlu olmadığı hâlde çok yoğun bir şekilde cihazın kullanımı yaygınlaşmaktadır. Talepler de şu ana kadar elimizde 36 bin civarında da cihazı kullanmak üzere talep var. Kartlar üretildikçe talep sahiplerine kartlar dağıtılmaktadır.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Burada mı üretiliyor kartlar?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Evet, Türkiye'de üretiliyor. Bu da ayrı bir gayretimiz sonucu

gösterdiğimiz çabaydı. Yabancılar çok talepliydi ama kartı yurt içinde üreterek dağıttık. Hatta belki bu konuda komşu ülkelere de yardımcı oluyoruz.

BAŞKAN – Bu tabii çok önemli bir proje ve dünya değişiyor ve Türkiye onun içinde bir ara yer alamayabilme endişesi içindeydi. Şu anda bunun içine girebilmiş vaziyetteyiz. Hem insani açıdan, yani şoförün çalışma saatleri bakımından hem de trafik güvenliği bakımından çok önemi olan bir proje ve bugünkü noktaya gelebilmemizde gerçekten Sayın Müsteşar Yardımcısının da çok emeği vardır. Onun eski bir mesai arkadaşım olarak da kendisini kutluyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, A2 belgesiyle ilgili olarak, uygun görürseniz Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğümüzden uzman arkadaşımız bilgi versin.

BAŞKAN – Buyurun, kendinizi tanıtırsanız lütfen.

KARAYOLU DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ AVRUPA BİRLİĞİ UZMANI BÜLENT SÜLOĞLU – Teşekkür ederim Sayın Büyükelçim.

Sayın Vekilimizin sorularıyla tabii Genel Müdürlük olarak çok karşılaşıyoruz son zamanlarda. Tabii aslına bakarsanız AET anlaşması dolayısıyla buradaydık ama yine de sorunuza cevap vermeye çalışayım. Tabii bu konuda çıkarttığımız çeşitli genelgelerle farklı yaklaşımlar ortaya koyabiliyoruz. Özellikle aslına bakarsanız bu A2 yolcu taşıma belgesiyle ilgili olarak sıkıntı şurada. Aslına bakarsanız bir sektörde atıl kapasite de söz konusu. Bu atıl kapasiteden de bu kapasiteyi başka yerlerde yönlendirmek açısından da tabii bu belge alımlarında bazı sınırlamalara gitmek zorunda da kalabildik. Tabii bu bir nevi rekabeti de bozucu bir etki yaratıyor çünkü fiyatları aşağı çekiyordu. Diğer taraftan tabii sınır bölgelerinde özellikle günlük araç geçişinde çok yüksek bir artış söz konusu. Tabii bu araçların da bu sınır geçiş bölgelerine yığılmasıyla birlikte aslına bakarsanız bizim uluslararası karayolu taşımacılığımızı da aksi yönde etkileyen bir durum söz konusuydu. Tüm bunları da göz önüne alarak bazı sınırlamalara gittik açıkçası ama tabii gelen sorular, gerekli değerlendirmeler, sektörden gelen değerlendirmelerle genelgelerimizi sürekli yeniliyoruz. Bu konuda da ilgili amirlerimize bunları ileteceğiz. Kendilerinin de dediğim gibi bilgileri var. Zaten bir bilgilendirme sistemimiz de söz konusu. Malum Başbakanlık aracılığıyla bize sürekli mailler, sektörden de değerlendirmeler geliyor. Bunun ışığında da bir değerlendirme yapmamız söz konusu olabilecektir Sayın Vekilim. Sağ olun.

SİNAN OĞAN (İğdir) – Konunun devamı itibarıyla...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Oğan.

SİNAN OĞAN (İğdir) – Teşekkür ederim.

Şimdi, bahsettiğiniz sakıncaların hepsi anlaşılır sakıncalar ancak bu sakıncaları siz bu A2 belgesini verirken herhâlde biliyor olmanız lazımdı çünkü ciddi bir mağduriyet söz konusu. İnsanlara

A2 belgesi verdiniz, insanlar hayvanını, şusunu busunu sattı, bir sürü masraf yaptı, gitti A2 belgesine uygun araç aldı, taşımaya başladı, siz iptal ettiniz belgesini ve ciddi bir mağduriyet söz konusu.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Kayda geçmiştir.

Buyurun.

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

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının değerli temsilcileri; öncelikle Uluslararası Nakliyeciler Derneğinin içinden gelen bir kardeşiniz olarak, tır filomuzun Avrupa'daki en büyük filo olduğunu hatırlatmak isterim ve Ulaştırma Bakanlığımızın geçtiğimiz dönem içerisinde uluslararası taşımacılık yapan firmalarımızla birlikte geliştirdiği aktif politika nedeniyle rekabet gücümüz Avrupa'da daha da artmıştır. Bu Avrupa Anlaşması'ndaki 4'üncü, 5'inci ve 6'ncı maddelerin büyük bir kısmını zaten Ulaştırma Bakanlığımız yayınladığı genelgelerle karşılamış durumda. Tabii, hakikaten, ihracatımızın 135 milyar dolarlara çıkmasında uluslararası nakliyecilerimizin büyük payı var çünkü rekabetin sağlanmasında çok büyük rol oynuyorlar. Bunda da Ulaştırma Bakanlığımızın bürokratlarının ve Avrupa Birliği'ne uyum noktasında ortaya koydukları performans bizleri mutlu ediyor. Tabii sorunlarımız var, uluslararası nakliyecilerimizin sorunları devam ediyor ama Ulaştırma Bakanlığımızla birlikte bu sorunları birer birer aşıyorlar. Çünkü rekabetçi bir güce sahibiz. Bu takograflarla ilgili olarak da sektörün araçlarının 2010'dan sonra olanlarında zaten zorunlu, diğerlerinde de var. Bu tabii şu açıdan çok önemli. Burada araçlarla çok kıymetli mallar taşınıyor ve şoförün belirli aralıklarla kontrol edilmesi ve elektronik sistemlerle kontrol edilmesi gerçekten hem nakliye şirketlerinin sahipleri açısından hem kontrol eden, bu araçların geçtiği ülkelerdeki yerel yetkililer açısından hem de bizim açıımızdan önemli. Ben Ulaştırma Bakanlığımızın bu çalışmalarını takdirle karşılıyorum ve devamını bekliyoruz. 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.

Tasarının maddelerini okutuyorum:

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN PERSONELİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASININ 4 ÜNCÜ, 5 İNCİ VE 6 NCI DEĞİŞİKLİKLERİNE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre’de kabul edilen “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması”nın 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı değişikliklerine katılmamız 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:

Dışışleri Komisyon Başkanlığına

Görüşülmekte olan (1/558) esas numaralı Kanun Tasarısı’nın Komisyon raporu üzerinde Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve Ankara Milletvekili Emrullah İşler’in özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışışleri Komisyonu Başkanı

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

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 5’inci maddesine geçiyoruz.

1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/530) esas numaralı tasarı, Bakanlar Kurulunca 23 Kasım 2011 tarihinde Meclis Başkanlığına sunulmuştur.

Sözü önce Dışışleri Bakanlığı temsilcisine veriyorum.

Buyurun Birnur Hanım.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİGİL – Sayın Başkanım, eğer uygun görürseniz, müsaade ederseniz, bu 5’inci madde ve keza onu takip eden 6 ve 7’nci maddelerin hepsi Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesindeki anlaşmalarla ilgili genel bir açıklamayı arz etmek istiyordum.

BAŞKAN – Hayhay.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİGİL – Bugünkü toplantıda üyesi olduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde, değişik tarihlerde kabul edilen üç denizcilik antlaşması görüşülmektedir.

Ülkemiz, örgütün yürütme organı olan IMO Konseyine 1999 yılından bu yana C kategorisinden seçilegelmektedir. IMO Konseyine ilişkin son seçimler, 25 Kasım 2011 tarihinde gerçekleşmiş ve ülkemiz başarılı bir seçim kampanyasının ardından oylamaya katılan 155 üye ülkeden 126'sının oyunu alarak Konsey üyeliğine tekrar seçilmiştir.

Sayın Başkan, değerli Milletvekilleri; IMO Konseyi üyeliğimiz bağlamında, Örgütte önemli bir saygınlık mekanizması olan ve üye devletlerin IMO tarafından denetlenmesini öngören Gönüllü Üye Devlet Denetimine ülkemiz 2001 yılında girmiştir.

Ülkemizin ulusal denizcilik mevzuatının, uluslararası düzenlemelerle, özellikle IMO Sözleşmeleriyle uyumlu olup olmadığı Gönüllü Üye Devlet Denetimlerinde örgüt tarafından denetlenecek konular arasındadır.

Bu çerçevede, kurumlarımız arasında varılan mutabakatla ulusal denizcilik mevzuatımız gözden geçirilmiş ve uluslararası denizcilik faaliyetleri açısından öneme sahip tüm IMO Sözleşmelerine taraf olmamızın yararlı olacağı değerlendirilmiştir.

Bugün gündemde bulunan üç IMO Sözleşmesinin onaylanması halinde, ulusal denizcilik mevzuatımız uluslararası düzenlemelerle uyumlu hale getirileceği gibi, IMO bünyesinde geçireceğimiz gönüllü denetimden de Konsey üyesi bir ülke olarak, olumlu bir sonuç almamızın sağlanacağı düşünülmektedir.

Ulusal denizcilik mevzuatımızın küresel düzenlemelerle uyumlu olmasının, belirtilen hususların yanı sıra, giderek gelişen ve büyüyen denizcilik sektörümüz açısından da yararlı olacağı düşünülmektedir.

Arz ederim efendim.

Biraz önce sözünü ettiğiniz 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'ne gelince, Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde 1989 yılında kabul edilmiş ve 14 Temmuz 1996 yılında yürürlüğe girmiştir. 31 Ocak 2012 tarihi itibarıyla Sözleşmeye dünya tonajının yüzde 49.41'ine sahip 60 devlet taraftır.

Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine taraf olmamızın İstanbul Boğazı'ndaki deniz trafiği ve ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili konumu dikkate alındığında hayati önemi haiz olduğu düşünülmektedir.

Geçmiş yıllarda Türk karasularında vuku bulan vahim tanker kazaları, kurtarma hizmetinin önemini ortaya koymaktadır. Bu kazalar dolayısıyla, mürettebat, gemi ve yükün kurtarılması kadar çevre kirliliğinin önlenmesinin de zaruret teşkil ettiği ortaya çıkmıştır.

İlgili kurumlarımızla yapılan görüşmeler neticesinde, Sözleşmenin 30'uncu maddesi çerçevesinde iç sular, kültürel ve arkeolojik varlıklarla ilgili durumları uygulama dışında bırakacak şekilde Sözleşmeye çekince ile taraf olunmasının yararlı olacağı değerlendirilmiştir.

1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'ni onaylamamız gelişen denizcilik sektörümüz açısından yararlı olacaktır ve devam eden IMO Konseyi üyeliğimiz açısından da önem taşıyacaktır.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Aka, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Sayın Başkanım, sayın milletvekilleri; Büyükelçimin izah ettiği gibi Uluslararası Denizcilik Teşkilatındaki konsey üyeliği ve diğer ilişkilerimize katkısının yanı sıra Kurtarma Sözleşmesiyle ilgili birkaç teknik bilgi ilave etmek istiyorum. Denizcilik biliyorsunuz binlerce yıllık tarihi olan ve dünyanın en eski taşımacılık modeli ama çok sayıda da kazaların olduğu, farklı farklı kazaların olduğu -karaya oturmak, batmak, çevre kirlilikleri, yangın, çatışma- bir taşımacılık türü. Yüzlerce yıl, binlerce yıllık tarihinde denizde can ve mal kurtarma 1910'lara kadar etik değerler üzerinden yürütüldü. Yani zorda kalan, yardım isteyen bir gemiye yardım etmek etik kurallar çerçevesinde zorunluydu ancak yardım etmeyen, zorda yanından geçip giden bir gemiye herhangi bir yaptırım yoktu. 1910'larda Brüksel Sözleşmesi'yle denizde kurtarma birtakım kurallara bağlandı. Bunların içinde en önemli kural “no cure no pay” denilen başarı yoksa ödeme de yok, özellikle mal kurtarmada, gemi kurtarmada -can kurtarmak her zaman ücretsiz oldu ama- yanmakta olan bir gemiyi söndürmek, karaya oturmuş bir gemiyi çekmek, batmak üzere olan bir gemiyi kurtarıken bu kurtarmanın bedeli başarıya endeksliydi. Ülkemizde de Türk Ticaret Kanunu hükümleri hemen hemen bu Brüksel Sözleşmesi'nin “başarı yoksa ödemede yok” kuralına benzer hükümler içermekteydi.

Bu sözleşme, 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi, denizde kurtarmayı, kurtarma yardım hizmetlerini biraz daha “başarı yoksa ödeme yok” ilkesinden uzaklaştırmak suretiyle daha teşvik edici, zorda olan gemiye, yardım isteyen gemiye, çevre kirliliği riski oluşturan gemiye her hâlükârda, sonuç ne olursa olsun yardımı zorunlu kılan, yardıma gidilmesini teşvik edici hükümler içeriyor. 8.500 kilometrelik sahil şeridimizde, boğazlarımızda sık sık deniz kazalarına maruz kalan bir ülke olarak bu hükümler bizim açımızdan çok ciddi öneme sahip. Bu bakımdan salvage convention'a, Kurtarma Sözleşmesi'ne taraf olmayı çok önemli buluyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Söz almak isteyen üyelerimiz var mı?

Sayın Oğan, buyurun.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

34'üncü maddesinde “diller” bölümü var. Orada “her biri eşit derecede geçerli olmak üzere Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde tek bir nüsha” deniyor. Bu dilleri anlıyorum, uluslararası geçerli dil ama bir tane de Türkçe olması gerekmez miydi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Bir Birleşmiş Milletler sözleşmesi. Birleşmiş Milletlerin resmî dilleri sadece kabul ediliyor. Türkçe versiyonu mutlaka var hem kullanım açısından hem de daha kolay referans olarak başvurabilmek açısından ama bu bir Birleşmiş Milletler sözleşmesi ve Birleşmiş Milletler kuralları gereği sadece Birleşmiş Milletlerin kabul ettiği altı dil kullanılabilir maalesef.

BAŞKAN – Sayın Toskay, sonra Sayın Korutürk, sonra Sayın Bak...

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Sayın Başkanım, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girecek olan bir Türk Ticaret Kanunu var. Bu Türk Ticaret Kanunu bu 1989 anlaşmasını esas alan hükümler içeriyor. Ancak biz henüz bu anlaşmayı onaylamış değiliz. Anayasa'nın 90'ıncı maddesi dikkate alındığında, henüz Türkiye tarafından onanmamış bir anlaşmanın, bir sözleşme içinde hükümlerinin yer almasını hukuki olarak nasıl açıklayabileceğiz?

Buradaki gerekçenin bir yerinde de sözleşmenin esas alındığı, ülkemizin hâlen sözleşmeye taraf olmasa da birtakım sebeplerle kısa süre içinde taraf olmak zorunda kalacağı belirtiliyor. Yani biz sözleşmeyi henüz daha onamadık, yürürlüğe girmede ama Türk Ticaret Kanunu 1 Temmuzda yürürlüğe girecek. Anayasa'nın 90'ıncı maddesiyle bu içinde bulunduğumuz durumu nasıl telif edeceğiz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Sayın Milletvekilim, Türk Ticaret Kanunu bu anlaşmadan bağımsız bir şekilde yapıldı. Türk Ticaret Kanunu bu anlaşmayı kanuni hâle getiren bir kanun değil, sadece benzer hükümleri içeriyor. İleride Türkiye'nin bu anlaşmaya taraf olabileceği veya olması gerektiği düşüncesiyle şimdiden Türk Ticaret Kanunu bu çağdaş, modern ve uluslararası uyumlu hükümleri içermekte. Bunun bir zararının olduğunu veya birbiriyle ilintili olduğunu düşünmüyoruz. Bu tamamıyla bağımsız bir sözleşme. Bu sözleşme Parlamentomuzda onaylandıktan sonra Türk Ticaret Kanunu veya ilgili diğer kanunlarla uyumsuz yönleri tekrar gözden geçirilecek; zaten uyumluysa hiçbir şey yapılmayacak, uyumlu olmayan kısımların uyumlu hâle getirilmesi için belki ilave birtakım çalışmalar yapılacak ama birbirinden bağımsız.

BAŞKAN – Sayın Korutürk, buyurun.

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bu anlaşmayı 30'uncu maddede öngörülen unsurlar yani faaliyetlerin iç sularda gerçekleştiği, tarafların uyrukluğuyla, vesaireyle ilgili çekincelerle kabul edeceğimizi anlıyorum; yalnız, çekince metnini burada göremiyoruz. Çekince metnini okuyabilir misiniz acaba?

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİGİL – Tabii.

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Ve bunu usul hâline getirirsek eğer, bu anlaşmalar şey edilirken çekinceli anlaşmaların çekinceleri de Komisyona gelirse daha iyi fikir sahibi oluruz diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Dağıtılmıştı ama belki size...

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Benim elimdekinde yok, baktım iyice.

BAŞKAN – “Tasarı sayfasının hemen arkasında” diyor arkadaşımız.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİGİL – Efendim, okuyabilirim.

“Çekincemiz: Türkiye Cumhuriyeti 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi’nin 30’uncu maddesinde sözü edilen durumlarda bahse konu sözleşmenin hükümlerini uygulamama hakkını saklı tutar.”

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Loğoğlu...

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Sayın Başkan, benim de bir sorum var: Özellikle Ege’de bir durum hâlinde Yunanistan’la bu konudaki anlaşmazlıklarımız dikkate alındığında böyle bir durumda nasıl bir senaryo öngörüyorsunuz yani onlar “Biz kurtaracağız.” dediklerinde...

Yunanistan taraf mı, bir defa, onu soralım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Yunanistan taraf, bildiğim kadarıyla.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Yani böyle bir anlaşmazlık çıktığında “Kim kimi kurtaracak?” durumu ortaya çıktığında nasıl bir şey öngörülüyor?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Kurtarıcının tercihi tamamıyla kurtarılanın tercihiyle ilgili bir konu. Türkiye’de iç sularımızda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüzün tekel sahası olarak ilan edilmiş alanların dışında kurtarma tamamıyla kurtarıcılar veya kurtarıcı adayları arasından kurtarılmayı bekleyen yapacağı tercihle belirlenir. Ona herhangi bir ülkenin veya sözleşmenin müdahalesi söz konusu değil. Ben, bana yardıma gelen birkaç gemiden bir tanesini seçebilirim, böyle bir tercih yapabilirim. Tabii, kara sularımızda kurtarma ayrı bir şey, Türk kara sularında Türk şirketleri, Türk gemileri ama acil durumlarda, örneğin can kaybında böyle bir şey aranmaz. Karaya oturmuş bir geminin kurtarılmasına, eğer bizim kara sularımızda ise bir Yunanlı gelip talip olamaz ama can kurtarma bunun dışındadır, istisna tutulmuştur.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

DIŞIŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – Efendim, bir şey ilave edebilir miyim?

BAŞKAN – Buyurun Sayın Fertecliğil.

DIŞIŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – Ege’de arama kurtarma sahaları örtüşmektedir ve bu 1978 Arama ve Kurtarma Hamburg Sözleşmesi’ne göre yürütölmektedir.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Efendim, bir soru daha sormak istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Loğoğlu, buyurun.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Bunları anlıyorum ama Yunanistan’la Ege’de kara suları konusunda anlaşmazlıklarımız var, ihtilaflarımız var. O durumlarda ne oluyor, onu merak ediyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Genellikle, burada, eğer kara sularımızdaysa dediğim gibi veya belirlenmiő kurtarma sahalarındaysa, hak kime verilmiőse o öлке vatandaşlarına veya o öлке őirketlerine veriliyor kurtarma hizmeti ama ihtilaflı alanlarda, ki genellikle sadece can kurtarma ve belki, olsa olsa yangın söndürme söz konusu olabilir, can kurtarmada zaten milliyet aranmıyor, herkes müdahale etmekle yükömlö nereden olursa olsun, onun dışında, dediğim gibi, kurtarılacak olanın ve ödeme yapacak olanın, kurtarma ücretini hizmeti karőılıĐında ödeyecek olanın tercihi söz konusu.

BAŞKAN – Teőekkör ederim.

Sayın Bak, buyurun.

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

Öncelikle, boğazlardaki kazaların önlenmesi için kurulan VTS, vessel traffic sistemi için Ulaştırma Bakanlığımıza teőekkör ediyoruz. Duyduğum kadarıyla bunun benzeri petrol taşımacılığının olduğu İzmit Körfezi’nde de yapılıyor. Bu tamamlandı mı, öncelikle? Orada bir vessel traffic sistemi kuruluyor benim takip ettiğim kadarıyla İzmit Körfezi’nde.

Tabii, bizim salvage anlaşmasına taraf olmamız gerçekten çok önemli çünkü dünyanın en zor sularından bir tanesi olan boğaz geçişi ve buradan her yıl yirmi beş binin üzerinde tankerin, akaryakıt taşıyan tankerin geçiyor olması nedeniyle de önem arz ediyor. Yoğun bir trafiğin bulunduğu boğazlarda ölkemizde de -bu iş Kıyı Emniyeti ve Kurtarma Genel Müdürlöğü yürütüyor- bu dönemde de römorkörler olarak, yangın söndürücü ekipmanları olarak çeşitli yatırımlar yapıldı ve her yıl -geçen, bundan dört ay evvel de biz de katıldık- Çevre ve Ulaştırma Bakanlığıyla birlikte tatbikatlar yapılıyor denizde bir krizin önlenmesiyle ilgili. Tabii, bu, denizlerde meydana gelen kazaların en büyük sonuçları da çevreye verilen zarar. İşte, bu nedenle de bu anlaşmaya bir an önce taraf olunması bizim ölkemiz açısından da önem arz etmektedir çünkü dört tarafı denizlerle çevrili olan ölkemizde

denizcilik alanındaki artan taşımacılık nedeniyle, Karadeniz Havzası'ndaki ve özellikle de Mersin Körfezi'nde, İskenderun Körfezi'nde ki tanker taşımacılığının artması nedeniyle de önem arz etmektedir.

Ben, öncelikle, bu VTS sistemiyle ilgili bilgi almak istiyorum çünkü tahmin ediyorum ki İskenderun Körfezi'nde de böyle bir yatırım olacak ve Kıyı Emniyeti ve Kurtarma Genel Müdürlüğümüzde yapılan yatırımlarla çok daha aktif hâle getiriliyor.

Bu anlaşmanın ülkemize hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Teşekkür ediyorum Sayın Milletvekilim.

Bildiğiniz gibi Çanakkale ve İstanbul boğazlarında Gemi Trafik Hizmetleri uzun yıllardır, 2002 yılından beri hizmet vermekte ve deniz trafiğine kazaların önlenmesi anlamında çok ciddi katkıları olmakta. O zamandan beri hemen hemen hiç, ciddi, önemli bir felaket niteliğinde kaza yaşanmamıştır. Küçük kazalar her zaman olmaktadır. Bu gemi trafik hizmetlerini radarlarla ve karadan kontrollü deniz trafik hizmetlerini şimdi bütün sahillerimize yaymak suretiyle bir proje başlattık. Bu proje aşama aşama hayata geçirilecek bir proje. Öncelikli olarak en yoğun trafiğin, deniz trafiğinin yaşandığı bölgemiz olan İzmit Körfezi'nde çalışmalar devam ediyor. Yaz aylarında hizmete sokmayı düşünüyoruz her şeyin yolunda gitmesi hâlinde. Hemen arkasından 2'nci yoğun bölgemiz olan, deniz trafiği açısından ve özellikle kimyasal madde ve tanker, petrol ürünleri taşınan bölgemiz olan İskenderun Körfezi'nde gemi trafik hizmetlerini, deniz trafiğini karadan yönetecek yüksek teknolojik bir sistemin kurulması planlanmıştır. Bilahare İzmir ve diğer bölgelerimizde de yaygınlaştırmak suretiyle 8.500 kilometrelik sahil şeridimizdeki tüm deniz trafiği karadan kontrol edilebilir ve yönetilebilir hâle gelmiş olacak birkaç yıl içinde. İzmit bu yaz hizmete girecek.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Ekşi.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Sayın Başkan, bendeniz görmedim bir süreden beri oraya gitmediğim için bilmiyorum, başlatsayın; Çanakkale'de, Çanakkale Boğazı'nda var mı efendim kontrol?

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

İstanbul Boğazı'nın girişinden Çanakkale Boğazı'nın çıkışına kadar tek bir kompakt bölge olarak addedilmiştir. Sahil şeridi iki taraf boyunca radarlarla kapsanmış ve İstinye ve Çanakkale'deki kurtarma merkezlerinden yönetilmektedir.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

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

Tasarının maddelerini okutuyorum:

1989 ULUSLARARASI KURTARMA SÖZLEŞMESİNE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 28 Nisan 1989 tarihinde kabul edilen “1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi” ne çekince ile katılmamız 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:

Görüşülmekte olan (1/530) esas numaralı Kanun Tasarısı’nın Komisyon raporu üzerinde Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak’ın 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.

1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı: (1/541) esas numaralı tasarı 6 Ocak 2012 tarihinde Meclis Başkanlığıımıza sunulmuştur.

Sözü Dışişleri Bakanlığı Temsilcisine veriyorum.

Buyurun Sayın Fertekliğil.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme, üyesi bulunduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından 20 Ekim 1972 tarihinde Londra’da kabul edilmiştir.

Sözleşme, savaş gemileri hariç olmak üzere, açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan sularda seyreden gemilerin tümünü kapsamaktadır. Sözleşmeyle gemilerin emniyetle seyri ve çatışmaların önlenmesi için uyulması gereken seyir kuralları, gösterilmesi gereken frenler, gündüz şekil işaretleri ve kullanılacak ses işaretleri uluslararası standartlara bağlanmıştır.

15 Temmuz 1977'de yürürlüğe giren bu sözleşme, dünya tonajının yüzde 98,26'sına sahip yüz elli bir devletin taraf olduğu bir sözleşmedir.

Sözleşmenin ayrılmaz bir parçası olan Denizde Çatmayı Önleme Uluslararası Kuralları ve Ekleri 1977 yılında iç hukukumuzda "Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü" olarak aktarılmıştır. Bununla birlikte anılan sözleşmeye taraf olunmamıştır.

Sözleşmeye taraf olmamamızın mevzuatımızda önemli bir eksiklik teşkil ettiği ve bunun giderilmesiyle ülkemizin dünya denizciliğinde giderek artan rolü ve devam etmekte olan IMO Konsey üyeliğimiz açısından önem taşıdığı değerlendirilmektedir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Sayın Aka, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, denizler çok büyük gibi gözüксе de belli limanlar ve su yolları arasında sefer yapan gemiler hep kısa, emniyetli ve en ekonomik yolu seçtiklerinden, birbirlerine çok yakın ve sıkışık bir şekilde, bazen aynı yönlerde, bazen aykırı yönlerde seyir yapmaktadırlar. Açık denizde belli yerlerde, değişik yönlerden gemiler karşılaşmakta ve gidecekleri yöne göre bir kavşak noktası gibi zaman zaman yön değiştirmek ihtiyacı duymaktadırlar. Yol verme-alma kurallarını uygulamak zorundalar. Ülkemiz, boğazlarımız, iç denizlerimiz ve diğer kıyılarımız, limanlarımız çok yoğun bir uluslararası deniz trafiğine maruz kalmaktadır. Bu konvansiyon denizde yol verme ana hatlarıyla, özellikle sisli, puslu, ağır yağışlı, fırtınalı, kötü havalarda olmak üzere denizde her türlü yol verme-yol alma ve hareket kurallarını düzenleyen bir konvansiyon. O anlamda uluslararası bir konvansiyona taraf olarak yerli-yabancı bütün gemilerin aynı kuralları uygulaması açısından çok hayati öneme sahip. Boğazdaki çatışmalar son yıllarda yapılan düzenlemeler... Örneğin İstanbul Boğazı'nda trafik iskele taraftandı yani halk deyimiyle soldan yapılırdı, uluslararası kural sancak taraftan, sancak seyriydi; sonradan bunu düzelttik. Uluslararası trafik kurallarına uyumlu hâle geliyoruz özetle bu konvansiyonla. Hayati derecede önemi var hem prestij açısından hem de deniz güvenliği açısından, yoğun trafiğimizin güvence altına alınması açısından.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Loğoğlu, buyurun.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Sayın Başkan, teknik bir soru veya gözlem... Sözleşmenin İngilizcesi: “Collisions at sea.” Bunun Türkçesi ne? “Denizde çatışma.” “Çatışma” bana şeyi çağrıştırdı yani sanki silahlı çatışmaymış gibi...

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Eski tabiri “müsademe”ydi, şimdi o “müsademe”nin yerine “çatışma” koymuşlar.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Ama “collision”ın Türkçesi benim bildiğim kadarıyla: “Çarpışma.” Bunun ayrıca çoğul olması lazım yani “denizde çarpışmaların önlenmesi” şeklinde tercüme edilmesi lazım.

BAŞKAN – “Çarpışma”yı da aynı şekilde yorumlamak mümkün tabii Sayın Loğoğlu.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Ama onu yorumlamak gerekiyor, “çatışma”yı o şekilde anlamak için ayrı bir yoruma gerek yok; onu demek istiyorum. Ama denizcilik lügati bakımından “çatışma” daha doğru tabir ise ona bir itirazım yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, Deniz Ticaret Hukuku, gemileri çarpıştırmıyor, çatıştırıyor. Binyıllık bir hukuk, bir hukuk tanımı doğrusu. Denizcilik literatürüne de aynı şekilde geçmiş, gemiler çarpışmaz, çatıştır. Biz “çarpışma” eylemine de “çatma” diyoruz. Dolayısıyla çatışma tüzüğü olarak geçişi hem o hukuki literatüre uymak hem de binlerce yıldır deniz literatürüne bu şekilde geçmiş o alışkanlığı bozmamak. Denizciler çarpmayı ayıp sayarlar, “çatma” dememiz gerekiyor işin doğrusu.

BAŞKAN – Sayın Ekşi, buyurun.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Büyükelçinin verdiği bilgi içinde bir nokta dikkatimi çekti. “1977 yılında biz bu sözleşmeye, bu konvansiyona girmedik.” diye algıladım eğer yanlış duymadıysam. Onun herhâlde bir ciddi sebebi olması lazım, bu kadar hayati bir konvansiyona Türkiye girmediyse 1977 yılında, bir açıklaması olması gerekir diye düşünerek bu bilgiyi istirham etmek gereğini duydum.

Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Müsaade ederseniz buna da ben tahminle cevap vermek istiyorum.

1977’de ben de bir lise öğrencisiydim ama muhtemelen boğazlardaki trafik yönleriyle, düzenleriyle uluslararası kurallara uyumsuzluğumuz nedeniyle... Çünkü 90’lara kadar İstanbul Boğazı’ndaki mevsimsel değişen akıntılar nedeniyle çok ciddi bir şekilde trafiğin soldan olması gerektiğine inanılıyordu, aksi hâlde çok ciddi kazaların olacağı düşünülüyordu. Belki o zamanlar haklılık payı vardı çünkü akıntı 7 mil, gemilerin en fazla yaptığı sürat 8-9 mil, 10 mildi. Küçük bir

arıza veya performans düşüklüğünde bazen gemilerin hızı akıntı hızından daha düşük olup akıntıya yenilebiliyordu. O zamanlar akıntı yönlerinden faydalanmak adına soldan trafik, iskele trafiği belki makuldü de ama teknoloji değişti, gemiler hızlandı; bu uyumsuzluğu gidermek gerekiyor. Zaten giderdik, yıllardır uluslararası kurala uygun seyir yapılıyor boğazlarda. Muhtemelen bu uyumsuzluğumuz nedeniyle taraf olmamışsınız diye düşünüyorum.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Sayın Başkan, müsaade buyurur musunuz efendim?

BAŞKAN – Tabii, estağfurullah.

Buyurun.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Sayın Müsteşar Yardımcısının sözlerine teşekkür ederim ama bunu bir açıklama gibi algılama durumunda değilim. İzin verirseniz, o konuya ilişkin net bilgiye ihtiyacımız var.

Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Biz, size, araştırıp dönelim efendim.

BAŞKAN – Bilgileri Komisyonumuza verirseniz bütün üyelere dağıtabileyim.

Sayın Toskay, buyurun.

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Çok küçük bir şey, değerli bürokratlarımız açıkladılar ama bir daha netleşmesi bakımından...

Sayın Büyükelçim “çatma” kavramını çok kullandı açıklamasında, Sayın Müsteşar Yardımcım da “çatışma”. “Çatma” ve “çatışma” net olarak birbirleriyle nasıl ilişkili?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Eylemin adına “çatma”, karşılıklı olduğunda “çatışma” diyoruz. “Çatan gemi” diyoruz örneğin. Bunlar hep hukuk tanımları. Vuran gemiye “çatan gemi” diyoruz, vurulan gemiye “çatılan gemi” diyoruz. Dolayısıyla ince bir çizgi var arada. Olayın adı: “Çatma.” Bir çarpışma olduğunda biz “çatma” diyoruz, “Çatma meydana gelmiştir.” ama fiilin adı: “Çatışma.”

BAŞKAN – Komisyonumuzun çalışmalarının bu faydası da var, ben de ilk defa öğrendim, iyi oluyor.

Sayın Bak, buyurun.

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Tabii, “collision” diye söyleyelim çünkü denizcilik sektöründe kaptanlarımızın hep konuştuğu şey bu. Biliyorsunuz Türkiye denizcilik eğitiminde de belli bir mesafe katetti gerçekten, şu anda dünya denizlerinde hem yetiştirdiğimiz zabıtlar hem de gemilerimizdeki teknoloji nedeniyle de gerçekten denizciliğimiz iyi noktada. Tabii, Türkiye sahip olduğu su yolları nedeniyle gerçekten çok

önemli bir konumda ve en sorunlu, en zor geçişlerin olduğu boğazlarımız var. Tabii, boğazlardaki VTS sistemiyle bu sorun gerçekten çözüme doğru gidiyor.

Benim sormak istediğim şu... Boğazlardan geçen gemi sayısı elli binin üzerinde. Bu geçiş esnasında kılavuz alma zorunluluğu bazı tonajlar için söz konusu, bazıları için değil. Tabii, kılavuzluk hizmetlerini gene Kıyı Emniyeti bünyesindeki kılavuz kaptanlarımız veriyor benim bildiğim kadarıyla; daha önce TDİ'deydi, sonra Kıyı Emniyetine geçti. Şimdi, bu sözleşmede, gerçekten, uluslararası bir norm ortaya konuyor. Bu norm da bütün kaptanların, bütün zabitlerin aynı düşünce felsefesinde olması gerekiyor, aynı şeyi düşünmeleri gerekiyor çünkü geçiş üstünlüğü verirken bordo fenerini yakması, yeşil veya bu tip teknik konuları da içeren bu kuralların gerçekten dünyada deniz kazalarının azalmasında büyük payı var, bu kuralların çok büyük payı var. Tabii, bu noktada da Ulaştırma Bakanlığımızın projeleri devam ediyor benim bildiğim kadarıyla, eğitimler devam ediyor. Ayrıca bizim ülkemizdeki denizcilik kuruluşları, üniversiteleri ciddi anlamda uluslararası platformda söz sahibi noktaya geldiler. IMO'daki başarınızı öncelikle tebrik ediyorum. Gerçekten -orada görev yapan arkadaşlarımız benim de dönem arkadaşlarım, beraber çalıştığımız arkadaşlar- uluslararası camiada yapılan bu lobi çalışması neticesinde elde edilen ve... Komitede olmak gerçekten önemli. Bu nedenle de bu anlaşmanın ülkemiz açısından önemli olduğunu düşünüyor ve onaylanması hususunda gerekli desteği vereceğimizi...

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

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

Tasarının maddelerini okutuyorum:

1972 DENİZDE ÇATIŞMANIN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI KURALLAR HAKKINDA SÖZLEŞMEYE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 20 Ekim 1972 tarihinde kabul edilen “1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme”ye 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 okutuyorum:

Görüşülmekte olan (1/541) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın Komisyon Raporu üzerinde Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak'ın özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışişleri Komisyonu Başkanı

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

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 7'nci maddesine geçiyorum.

1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı: (1/544) esas numaralı tasarı 9 Ocak 2012 tarihinde Meclis Başkanlığına sunulmuştur.

Buyurun Sayın Fertekliğil.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nde yer alan denetim ve belgelendirme şartlarının diğer IMO Sözleşmesi hükümleriyle uyumlulaştırılması amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından 1988 tarihli SOLAS Protokolü kabul edilerek 3 Şubat 2000 yılında yürürlüğe girmiştir.

SOLAS 1988 Protokolü'ne, 31 Ocak 2012 tarihi itibarıyla dünya tonajının yüzde 95,32'sine sahip yüz bir devlet taraftır.

Ülkemiz, 1988 SOLAS Protokolü yürürlüğe girdiği tarihten itibaren gerek limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemileri gerek uluslararası seyrüsefer yapan Türk bayraklı gemileri 1988 Protokolü'nün hükümlerine göre işlem ve denetime tabi tutmaktadır. Bahse konu protokolün onaylanmasıyla uluslararası denizcilikteki fiilî uygulama ulusal mevzuatımıza dercedilmiş olacaktır.

Anayasa'mızın 90'ıncı maddesi uyarınca uluslararası antlaşmaların onaylanmasının yüce Meclisimizin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlı olduğu malumlarıdır. IMO bünyesinde kabul edilerek yürürlüğe giren sözleşme ve protokollerin teknik düzenlemeler içeren ekleri her yıl bir veya birden fazla kere tadil edilmekte ve tadil edilen ekler zımni kabul yöntemiyle yürürlüğe girmektedir. Bu çerçevede 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi ve protokolleri yürürlüğe girdikleri tarihten itibaren 120 kez değiştirilmiştir.

1988 SOLAS Protokolü eklerinin teknik boyutu ve eklerin IMO'da kısa bir zaman zarfında yürürlüğe girdiği dikkate alınarak protokolün uygun bulma kanunu tasarısında, protokolün teknik eklerine yapılacak değişikliklerin onaylanması hususunda Bakanlar Kuruluna yetki verilmesi yüce Meclisimizin ve Komisyonumuzun takdirine bırakılmıştır.

1988 SOLAS Protokolü'nün onaylanmasının diğer IMO sözleşmelerinde olduğu gibi, gelişen denizcilik sektörümüz ve sürmekte olan IMO Konseyi üyeliğimiz bakımından önem taşıdığı değerlendirilmektedir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Aka, sizin ilave etmek istediğiniz bir şey var mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, çok kısaca...

SOLAS (Safety of Life at Sea) 1974'te taraf olduğumuz ve Uluslararası Denizcilik Örgütünün görevlerinin hemen hemen yarısından fazlasını tek başına oluşturan ve dünya denizciliğinin en önemli sözleşmesi. Bütün dünyada ortak kurallar bu sözleşmeyle oluşturulmuştur. Çok sık revize edilmektedir. Her deniz kazasından, her çevre felaketinden sonra SOLAS'ta birtakım yenilikler yapılmaktadır. Önümüzdeki günlerde çok büyük bir ihtimalle yeni bir değişiklik daha görülecek İtalya'da karaya oturan "cruise" gemisinden elde edilen dersler neticesinde. Bu değişikliklerin uygulanması ve hayata geçirilmesinde çok ciddi güçlükler yaşanıyor çünkü bütün değişikliklerin, her bir revizyonun -şu ana kadar 120 kez revize edilmiş 1974'ten bu yana- 120'sinin de Parlamentodan onaylanması gerekiyor. Hem Parlamento çok fazla meşgul eden hem de değişikliklerin hayata geçirilmesi uygulamasında çok ciddi güçlüklerle karşılaştığımız bir durum. Yabancı bir gemi geliyor limanlarımıza, herhangi bir uygulama eksikliğinde, bir yaptırım uyguladığımızda "Ne münasebet, Türkiye SOLAS'a taraf bir ülke, SOLAS'a göre benim yaptığım uygun." diyor. Oysa biz SOLAS'a tarafız ama SOLAS'ın ilgili değişikliğine taraf olmamışız veya ilgili değişikliğini Parlamentomuz onaylamadığı için şaşkınlıklar da yaratabiliyor. IMO'da birçok ülke aslında bu sorunla karşı karşıya. Dolayısıyla zımni kabul sayılabilecek bir prosedür geliştirildi. Diğer konvansiyonlar için uygulanmamakla birlikte, SOLAS için birçok ülkenin severek uyguladığı bir uygulama, hem çağdaş hem de uluslararası denizcilik kurallarının uygulamalarını derhâl hayata geçirme açısından zaman kazandırıcı bir uygulama, çok ihtiyaç duyuyoruz. Parlamentomuz, Komisyonumuz uygun görürlerse Bakanlar Kurulu onayıyla hızlı bir şekilde değişiklikleri hayata geçirebileceğiz.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Toskay, buyurun.

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Şimdi, Sayın Müsteşar Yardımcımızın verdiği bilgi son derece doğru. Bu kadar hızlı değişen teknik bazı konuları uluslararası anlaşma kapsamında bu süreçten geçirerek yürürlüğe koymakta hakikaten şey var ama bizim hukukumuzla göre, sizin de birçok anlaşmada “Ben bunu dipnot olarak düşünüyorum.” ifadesiyle buradan kabulünü sağladığınız bir sakıncayla da karşı karşıyayız. O yapılan değişiklikler uluslararası anlaşmanın bir parçası. Uluslararası anlaşmanın bir parçası olduğuna göre bir uluslararası anlaşmanın hükümlerinin Türkiye’de hangi sürecin sonucunda yürürlüğe gireceği de belli. O zaman buna hakikaten bir hukuki çözüm de bulmamız lazım. Aksi takdirde yürürlükte bu sıkıntılarla karşılaşacağız.

Ben Anayasa Uzlaşma Komisyonunda en azından bunu bir not olarak Sayın Başkana iletmeyi düşünüyorum ama bizim de bu konuda dikkatli olmamız lazım Sayın Başkan.

BAŞKAN – Tabii, yalnız daha önce konuştuğlarımızdan biraz daha farklı bir muhtevası var. Anayasa’nın 90’ıncı maddesi hangi anlaşmaların Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından kabul edileceğini, uygun bulunacağını, kanuna ihtiyaç olmadan Bakanlar Kurulunca kabul edileceği belirtiliyor. Ona dayanarak ve -Sayın Ferteklilgil belirtti- 120 kadar değişikliğin her seferinde buraya gelmesini önlemek için ve de teknik nitelikteki eklerle ilgili bir Bakanlar Kurulu yetki istiyor. Biliyorsunuz, bunun esas katılım için hazırlanan tasarı daha önce burada görüşülmüştü ve Genel Kurulda bekliyor, bu ona ek mahiyette yani biraz daha ondan farklı ama tabii görüşleriniz kayda geçmiştir, uygun bulunduğu takdirde bu tasarı Genel Kurula gidecektir. Bu hususu belirtmek istedim.

Buyurun Sayın Ferteklilgil.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BİRNUR BÜYÜKELÇİ FERTEKLİGİL – Sayın Başkanım, 90’ıncı maddenin bir bölümünde “Milletlerarası bir antlaşmaya dayanan anlaşmalar ile kanunun verdiği yetkiye dayanılarak yapılan ekonomik, ticari, teknik veya idari anlaşmaların Türkiye Büyük Millet Meclisince uygun bulunması zorunluluğu yoktur.” diye bir ibare var ancak bu fıkraya göre yapılan ekonomik, ticari veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren anlaşmalar yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz. Belki 90’ıncı maddenin bu hükmü bir çözüm bulunmasında yol gösterici olabilir.

BAŞKAN – Evet, bu hep konuştuğumuz madde zaten.

Sayın Loğoğlu, buyurun.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Sayın Başkan, ben başka bir açıdan bu konuda bir noktaya dikkat çekmek istiyorum. Zimni kabul; bu sözleşme çerçevesinde bunun zorunlu bir gerekçesi olduğunu anlıyorum, çok sık değişiyor, onun için her defasında buralara gelmek belki bu bağlamda doğan yükümlülöklere Türkiye’nin uyması bakımından sıkıntılar yaratabilir, oraya kadar anlıyorum. Yalnız, bildiğim, Türkiye Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini imzalamamış çok az sayıda

ülkeden biridir, hâlâ da imzalamış değiliz. Bunun tabii çok önemli, geniş gerekçeleri var ama konumuz o değil.

Şimdi, benim burada dikkat çekmek istediğim husus, Türkiye'nin bu deniz olayları bakımından, denizdeki faaliyetler bakımından, kurtarma olsun, çatışmaların önlenmesi bakımından olsun, bu SOLAS bakımından olsun, böyle birtakım başka ülkelerde olmayan bize özgü birtakım hassasiyetlerimiz var yani bu zımni kabul ile Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini imzalamamış olmamız bize hiç beklemediğimiz noktalarda acaba bir sıkıntıya sokabilir mi? O konuyu, o soruyu dikkatinize, dağarcıklarımıza koymak istedim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Aka, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – SOLAS'la Deniz Hukuku Sözleşmesi (UN Convention on The Law Of The Sea 82) içerik itibarıyla çok farklı. Deniz Hukuk Sözleşmesi çok politik bir sözleşme, karasularımızı, kıta sahanlıklarını, denizle ilgili diğer hususları belirleyen bir sözleşme, biz buna taraf değiliz ama SOLAS çok teknik bir sözleşme. Bir kaza sonucu edinilen dersler sonucunda, örneğin çevre kirliliğine felaket vermemek üzere gemideki sintinelerin, atıkların, örneğin 15 ppm separatörden geçirildikten sonra denize basılabileceği gibi bir hüküm, bir değişiklik, artık şu tarihten itibaren gemiler 15 ppm separatör taşımak zorundadır gibi. Örneğin, denize düştüğünde hiçbir şekilde ıslaklıktan etkilenmeyecek ve kazazedenin yerini elektronik sinyallerle bildirecek uçaklardaki ELT'ye benzer bir cihazın takılması. Tamamen bu tip hususları içeren bir sözleşme, hiçbir politik ve hukuki unsur içermemektedir SOLAS.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Loğoğlu.

OSMAN FARUK LOĞOĞLU (Adana) – Ben Sayın Müsteşar Yardımcımıza teşekkür ediyorum ama hukuk anlayışına katılmadığımı söyleyeyim. Hukuk bir bütündür, bazı şeyler çok teknik görülebilir ama neticede o küçük bir teknik sorundan, meseleden çıkabilecek husus daha büyük hukuka, daha büyük çerçeveye gidebilir. Dolayısıyla yani bu bağlantıyı unutmayın diyorum. Siz ikisi arasında “O kadar ilgisiz ki bu iki alan hiçbir bağlantı yok.” diyorsunuz, ben aksini iddia ediyorum ve bunu dikkate almanızı öneriyorum çünkü ileride hiç beklemediğiniz bir noktada, bir alanda, bir konuda, bir ortamda bu sorun karşınıza çıkabilir diyorum, bunu da tecrübeye dayanarak söylüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ekşi, buyurun.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bir noktada yine aydınlanmaya ihtiyaç duydum. Bu zımni anlaşmanın prosedürü nedir? Bendeniz öğrenme ihtiyacı duyduğum için belki başka dostlarım da bundan yararlanırlar.

Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, zımni anlaşma -tacit acceptance, İngilizcesiyle otomatik kabul anlamına gelmiyor, Bakanlar Kurulu kararıyla onaylanacak. Bunu aslında biz birebir çevirdiğimiz için zımni anlaşma, zımni kabul olarak nitelendirdim bunu. Esas olarak “hızlı kabul prosedürü” diyebiliriz biz bu protokolün getirdiğine yani otomatik olarak kabul değil, hızlı kabul prosedürü... Parlamentoya onaylatmak yerine, gerekçeleriyle birlikte izah edip ilgili kurumların da uygun görüşünü aldıktan sonra Bakanlar Kuruluna onaylatmak suretiyle kabul edileceği bir prosedür. Aslında otomatik kabul de değil. Dolayısıyla Sayın Büyükelçimin kaygılarını da tabii ki bir denizci olarak paylaşmamak mümkün değil ama burada otomatik kabul mekanizması oluşturmuyoruz, yine bir sürecimiz, bir Bakanlar Kurulu onayımız var.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Müsaade ederseniz, cehaletimi kayıtlara geçirmek istiyorum.

BAŞKAN – Bunu kabul etmiyorum, kayda geçirmem böyle bir şeyi. (Gülüşmeler)

Buyurun efendim.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Hukukumuzun böyle bir özel usul içerdiğini ben bilmiyordum, sayenizde... Teşekkür ederim efendim.

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

Efendim, birçok ülke Uluslararası Denizcilik Teşkilatında SOLAS'taki teknik değişikliklerin hızlı adaptasyonu için güçlük yaşıyor. Altmış civarında ülke bu mekanizmayı uygulamaktadır. Bizde de tavsiye edilir ve ihtiyaç duyulan bir mekanizmadır.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

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

Tasarının maddelerini okutuyorum:

1974 DENİZDE CAN EMNİYETİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN 1988 PROTOKOLÜNE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 11/11/1988 tarihinde kabul edilen “1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 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 (1/544) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın Komisyon Raporu üzerinde Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak'ın özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışışleri Komisyonu Başkanı

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

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 8'inci maddesine geçiyorum: Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Değiştirilmiş Şekliyle 1978 Tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi Kural 1/10 Uyarınca Belgelerin Karşılıklı Tanınması Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/545) esas numaralı tasarı 9 Ocak 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulmuştur.

Sayın Fertekliğil, buyurun.

DİŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Türkiye ve Lübnan arasında 11 Ocak 2010 tarihinde Ankara'da imzalanan söz konusu Mutabakat Zaptı, iki ülke arasında deniz ulaştırma alanında iş birliğinin geliştirilmesi, deniz taşımacılığını engelleyici tedbirlerden kaçınılması ve iş birliğinden doğacak karşılıklı yararın artırılmasını amaçlamaktadır. Ayrıca, Türkiye ve Lübnan tarafından gemi adamlarına verilen

belgelerin Türk ve Lübnan bayraklı gemilerdeki denkliklerinin belirlenmesi ve gemi adamlarının karşılıklı olarak gemilerde istihdam edilmesini teminen gerekli işlemleri içermektedir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Sayın Aka, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRÎ AKA – Efendim, çok kısaca, teknik bir anlaşma, iki ülke arasında gemi adamlarının belgelerinin, gemi adamı cüzdanlarının ve diğer sertifikalarının karşılıklı olarak kabul edildiğine, tanındığına dair bir anlaşmadır. Türk ve Lübnan denizcileri karşılıklı olarak birbirlerinin bayrağını taşıyan gemilerde çalışabilecekler, ehliyetlerini tanımış olacaklar.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Söz almak isteyen üyemiz? Yok.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

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

Tasarının maddelerini okutuyorum:

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE LÜBNAN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DEĞİŞTİRİLMİŞ ŞEKLİYLE 1978 TARİHLİ GEMİ ADAMLARININ EĞİTİM, BELGELENDİRİLME VE VARDİYA STANDARTLARI ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ KURAL 1/10 UYARINCA BELGELERİN KARŞILIKLI TANINMASI HAKKINDA MUTABAKAT ZAPTININ ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 11 Ocak 2010 tarihinde Ankara’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükûmeti Arasında Değiştirilmiş Şekliyle 1978 Tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi Kural 1/10 Uyarınca Belgelerin Karşılıklı Tanınması 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 (1/545) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın Komisyon Raporu üzerinde Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak'ın özel sözcüler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışışleri Komisyonu Başkanı

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

Teşekkür ediyorum.

Gündemin 9'uncu ve son maddesine geçiyoruz: Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kayıtlı Posta, On-Line Havale ve Tahsilat Hizmetlerinin Geliştirilmesine İlişkin Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

(1/318) esas numaralı tasarı 23'üncü Yasama Döneminde 26 Kasım 2007 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulmuştur ancak yasama döneminin sonuna kadar görüşülemediğinden kadük olmuştur.

Buyurun Sayın Ferteklil.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI BÜYÜKELÇİ BİRNUR FERTEKLİĞİL – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Bilindiği gibi, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi 1963 yılından bu yana Kıbrıs Türk halkını dünyadan tecrit etmek amacıyla ekonomik, siyasi, sosyal, sportif, kültürel ve ulaştırma gibi alanlarda çok geniş ve etkin bir ambargoya tabi tutmaktadır.

GKRY, Kıbrıs Türklerine yönelik tecrit ve izolasyon politikasında AB üyeliğini de istismar etmekte ve bu uygulamasını uluslararası alanda hukuki meşruiyeti olmadan sürdürmektedir.

Türkiye, anavatan ve garantör olarak Kıbrıs Türk halkının maruz kaldığı bu haksızlığın giderilmesi için mümkün olan her türlü destek ve yardımı sağlamaktadır.

Kıbrıs Türklerinin karşı karşıya kaldıkları kısıtlamalardan biri de dış dünya ile posta ve telefon dâhil her türlü doğrudan haberleşmelerinin engellenmesidir. KKTC dünya ile doğrudan telefon ve posta hizmeti bağlantısı kuramamaktadır, Türkiye'nin teknik desteği sayesinde dolaylı iletişim imkânı bulmaktadır. Söz konusu ambargo nedeniyle KKTC ile yapılan yazışmalar "Mersin 10, Türkiye" adresi üzerinden gerçekleştirilmekte, yazılı haberleşmede KKTC (TRNC) ibaresi kullanılamamaktadır. Ayrıca, KKTC'nin uluslararası telefon görüşmeleri de ülkemiz üzerinden, +0090'ı müteakip 392 koduyla gerçekleştirilebilmektedir. Keza İnternet hizmetleri de ülkemiz yoluyla verilmektedir.

Ülkemiz tarafından Kıbrıslı Türklerin her alanda dünya ile bütünleşebilmelerine destek verilmekte, kendilerine maddi ve siyasi bakımdan yardımcı olunmakta, ulaşım, ticaret, turizm, kültür,

enformasyon, yatırım ve sportif temaslar başta olmak üzere ikili ilişkilerimizin her alanda geliştirilmesine çalışılmaktadır. Bu çerçevede, KKTC'ye haberleşme alanında destek sağlanması amacıyla "Kayıtlı Posta, On-Line Havale ve Tahsilat Hizmetlerinin Geliştirilmesine İlişkin Protokol" 27 Nisan 2007 tarihinde Lefkoşa'da imzalanmıştır. Bu Protokol uyarınca iki ülke posta idareleri arasında on-line havale hizmeti ve kayıtlı posta gönderilmesinin sağlıklı ve süratli bir şekilde yürütülmesini teminen otomasyon sisteminin hayata geçirilmesi amaçlanmaktadır. Bu çerçevede, söz konusu Protokol'ün onaylanmasıyla ülkemizin KKTC ekonomisine verdiği desteğin pekiştirileceği ve bunun ilişkilerimizdeki iş birliğini artıracığı ve KKTC'nin bu alandaki izolasyonunu da daha önemli ölçüde gidereceği değerlendirilmektedir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Sayın Aka, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – KKTC halkı PTT hizmetlerinden daha etkin bir şekilde yararlanmış olacak.

BAŞKAN – Sayın Oğan, buyurun.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, zaman zaman burada benzer durumlarla karşılaşyoruz -özellikle, bana öyle geldi diyeyim- Türk cumhuriyetleriyle ilgili maddeler veya anlaşmaların üzerinden en az bir dört-beş sene geçiyor. Sayın Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı, sizin ifade ettiğiniz gibi Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetine madem bu kadar destek veriyoruz, beş senedir bu anlaşmayı niye yürürlüğe sokamadık? Elbette Meclisin de burada günahı büyük, tabiri caizse. Bir de, beş senedir bu anlaşmayı yürürlüğe sokamadık, ne yapıyor Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti yani bu hizmetlerden veya bu teknik destekten mahrum mu? Bir de, tabii, o günün şartlarıyla imzaladığımız ve listesini çıkardığımız bu araç gerecin zannediyorum teknik ömrü tamamlanmış yani buradaki şeylerin birçoğu teknik olarak demode oldu, bununla ilgili nasıl bir yol izlenecektir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Dışişleri Komisyonumuz herhâlde ileride en az menfi anılacak bir çalışma içinde, onu da hatırlatıyorum bundan sonraki bölümler bakımından yani Dışişleri Komisyonumuzun çalışmaları belki de sizin endişe duyduğunuz sonucun çıkmasını önleyecek niteliktedir, onu söylemek istiyorum.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Ondan hiç şüphem yok.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Buyurun Sayın Aka.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ AKA – Efendim, biz de özellikle bu yasama döneminde Dışişleri Komisyonumuza özellikle uluslararası anlaşmalarımızın onayına yönelik yoğun çalışması nedeniyle minnettarız, teşekkürlerimizi arz ediyoruz.

Biz bu anlaşmayı pratikte uyguluyoruz aslında yani PTT hizmetleri günlük hayatın çok yoğun ve şiddetle ihtiyaç duyduğu hizmetler. Parlamento onayını beklemek gerçekten Kıbrıs halkına haksızlık olacaktı. Doğrusunu söylemek gerekirse pratikte biz bunu uyguluyoruz.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Sayın Başkanım, müsaade ederseniz, şimdi, söz konusu Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti olduğu için bir şey demiyorum ama söz konusu Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti olduğu için. (Gülüşmeler)

BAŞKAN – Bir şey demediğinizi kayda geçirdik Sayın Oğan.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Ama o zaman biz burada konu mankeni durumuna düşüyoruz Sayın Müsteşar Yardımcısı yani “Biz bu anlaşmayı imzaladık, uyguladık, kerhen siz de buradan imzalayıverin.” noktasına geliyor ama diyorum, tekrar ediyorum: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti olduğu için yani bizim buradaki irademizin önemi yok, Türk cumhuriyetleri olduğu için, kardeş Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti olduğu için ama bunu bir prensip hâline getirirseniz, diğer maddelerde de uygularsanız o ciddi bir sıkıntı olur, milletin iradesinin üzerine pratik bir uygulama iradesi gelir ki çok hoş bir durum olmaz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Kayda geçmiştir Sayın Oğan, teşekkür ediyorum.

Söz almak isteyen başka üyemiz var mı? Yok.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

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

Tasarının maddelerini okutuyorum:

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÛMETİ İLE KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ HÜKÛMETİ ARASINDA KAYITLI POSTA, ON-LİNE HAVALA VE TAHSİLAT HİZMETLERİNİN GELİŞTİRİLMESİNE İLİŞKİN PROTOKOLÜN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 27 Nisan 2007 tarihinde Lefkoşa’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kayıtlı Posta, On-Line Havale ve Tahsilat Hizmetlerinin Geliştirilmesine İlişkin Protokol”ün 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:

Dışışleri Komisyonu Başkanlığına

Görüşölmekte olan (1/318) esas numaralı Kanun Tasarısı'nın Komisyon Raporu üzerinde Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve Ankara Milletvekili Emrullah İşler'in özel sözcöler olarak atanmasını arz ve teklif ederim.

Volkan Bozkır

İstanbul

Dışışleri Komisyonu Başkanı

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

Teşekkür ediyorum.

Sayın üyelerimiz, Dışışleri Komisyonunun İkinci Yasama Yılı 23'öncü Toplantısını kapatıyorum.

Bir sonraki toplantımız 21 Mart 2012 Çarşamba günü saat 11.00' de yapılacaktır.

Kapanma Saati: 12.54