

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

28

YASAMA YILI

2

SIRA SAYISI: 141

**Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve
Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile 98
Milletvekilinin Türk Sivil Havacılık Kanunu
ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde
Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair
Kanun Teklifi (2/2194) ve Bayındırlık, İmar,
Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu**

Not: Bu Sıra Sayısına; elektronik ortamda
<https://www.tbmm.gov.tr/yasama/komisyon-raporlari>
internet adresindeki sorgu sayfası üzerinden erişilebilmektedir.

Kanunlar ve Kararlar Başkanlığı

İÇİNDEKİLER

Sayfa

- **2/2194 Esas Numaralı Teklifin**

- TBMM Başkanlığına Sunuş Yazısı4
- Katılma Yazıları.....6
- Genel Gerekçesi7
- Madde Gerekçeleri9

- **Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu18**

- **Muhalefet Şerhleri.....25**

- **Teklif Metni.....52**

- **Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun
Kabul Ettiği Metin.....53**

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifimiz ve gerekçesi ekte sunulmuştur.

Gereğini arz ederiz.

<i>Halil Eldemir</i> Bilecik	<i>Mustafa Yavuz</i> Bursa	<i>Sami Çakır</i> Kocaeli
<i>Süleyman Şahan</i> Yozgat	<i>İbrahim Yurdunuseven</i> Afyonkarahisar	<i>Fatma Aksal</i> Edirne
<i>Mustafa Arslan</i> Tokat	<i>Orhan Kırçalı</i> Samsun	<i>Kayhan Türkmenoğlu</i> Van
<i>Mehmet Emin Öz</i> Erzurum	<i>Sayın Bayar Özsoy</i> Kayseri	<i>Yıldız Konal Süslü</i> İstanbul
<i>Tuğba Işık Ercan</i> İstanbul	<i>Nurettin Alan</i> İstanbul	<i>Ertuğrul Kocacık</i> Sakarya
<i>Cemil Yaman</i> Kocaeli	<i>Rabia İlhan</i> İstanbul	<i>Mahmut Rıdvan Nazırlı</i> Elâzığ
<i>İsmail Erdem</i> İstanbul	<i>Refik Özen</i> Bursa	<i>Emine Yavuz Gözgeç</i> Bursa
<i>Seda Gören Bölük</i> İstanbul	<i>Meryem Göka</i> Konya	<i>Cevahir Asuman Yazmacı</i> Şanlıurfa
<i>Yüksel Coşkunyürek</i> Bolu	<i>İsmail Güneş</i> Uşak	<i>Şengül Karlı</i> İstanbul
<i>Cüneyt Yüksel</i> İstanbul	<i>Nazım Elmas</i> Giresun	<i>Rümeysa Kadak</i> İstanbul
<i>Cevahir Uzkurt</i> Niğde	<i>Halit Yerebakan</i> İstanbul	<i>Ejder Açıkkapı</i> Elâzığ
<i>Resul Kurt</i> Adıyaman	<i>Yakup Otgöz</i> Muğla	<i>Adem Korkmaz</i> Burdur
<i>Mehmet Uğur Gökgöz</i> Isparta	<i>Yusuf Ahlatcı</i> Çorum	<i>Serkan Bayram</i> İstanbul

<i>Hakan Aksu</i> Sivas	<i>Seydi Gülsoy</i> Osmaniye	<i>Ersan Aksu</i> Samsun
<i>Ali Taylan Öztaylan</i> Balıkesir	<i>Ahmet Kılıç</i> Bursa	<i>Mustafa Canbey</i> Balıkesir
<i>İsmail Ok</i> Balıkesir	<i>Veysel Tipioğlu</i> Kocaeli	<i>Muammer Avcı</i> Zonguldak
<i>Ümmügülşen Öztürk</i> İstanbul	<i>Rukiye Toy</i> Sivas	<i>İbrahim Eyyüpoğlu</i> Şanlıurfa
<i>Çiğdem Erdoğan</i> Sakarya	<i>Ayşe Böhürler</i> Kayseri	<i>Emel Gözükara Durmaz</i> Bursa
<i>Lütfi Bayraktar</i> Sakarya	<i>Adem Yıldırım</i> İstanbul	<i>Hasan Turan</i> İstanbul
<i>Ömer Özmen</i> Aydın	<i>Jülide Sarıeroğlu</i> Ankara	<i>Emre Çalışkan</i> Nevşehir
<i>Tahir Akyürek</i> Konya	<i>İbrahim Ethem Taş</i> Antalya	<i>Muhammet Müfit Aydın</i> Bursa
<i>Fatma Öncü</i> Erzurum	<i>Yücel Arzen Hacıoğulları</i> İstanbul	<i>Kaan Koç</i> Ardahan
<i>Yaşar Kırkpınar</i> İzmir	<i>Selman Özboyacı</i> Konya	<i>Sadettin Hülagü</i> Kocaeli
<i>Orhan Ateş</i> Bayburt	<i>Erol Keleş</i> Elâzığ	<i>Meliha Akyol</i> Yalova
<i>Çiğdem Koncagül</i> Tekirdağ	<i>Şebnem Bursalı</i> İzmir	<i>Havva Sibel Söylemez</i> Mersin
<i>Harun Mertoğlu</i> Rize	<i>Ercan Öztürk</i> Düzce	<i>Mehmet Eyup Özkeçeci</i> Gaziantep
<i>Ali Şahin</i> Gaziantep	<i>Mesut Bozatlı</i> Gaziantep	<i>İrfan Çelikaslan</i> Gaziantep
<i>Yahya Çelik</i> İstanbul	<i>Halis Dalkılıç</i> İstanbul	<i>Mervan Gül</i> Siirt

Abdurrahim Fırat
Erzurum

Ali Kıratlı
Mersin

Hasan Arslan
Afyonkarahisar

Mehmet Demir
Kütahya

Mustafa Hakan Özer
Konya

İsmail Çağlar Bayırcı
Kütahya

Bünyamin Bozgeyik
Gaziantep

Abdullah Doğru
Adana

Faruk Aytek
Adana

Faruk Kılıç
Mardin

Abdulkadir Emin Önen
Şanlıurfa

Ayhan Salman
Bursa

Ali İnci
Sakarya

Sunay Karamuk
Adana

Vehbi Koç
Trabzon

Ahmet Salih Dal
Kilis

KATILMA YAZILARI

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına 31/05/2024 tarihinde sunulan 2/2194 Esas numaralı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'ne imza sahibi olarak katılmak ister, bilginize arz ederim.

05/06/2024

Sena Nur Çelik Kanat
İstanbul

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/2194 esas numaralı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına dair Kanun Teklifine imzamı koyuyorum.

Gereğini arz ederim.

04/06/2024

Abdürrahim Dusak
Şanlıurfa

HAVALE EDİLDİĞİ KOMİSYONLAR (2/2194)	
ESAS	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu
TALİ	Plan ve Bütçe Komisyonu Tarım, Orman ve Köyşleri Komisyonu

GENEL GEREKÇE

Kanun Teklifiyle ulaştırma, denizcilik, haberleşme, uzay ve bilgi teknolojileri alanlarında; dengeli, erişilebilir, ekonomik ve güvenli hizmet anlayışıyla, toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülke kalkınmasına katkı sağlayan muhtelif konulara ilişkin olarak ihtiyaç duyulan kanuni düzenlemelerin hayata geçirilmesi hedeflenmektedir. Bu çerçevede Teklif ile;

- Liman, iskele ve kıyı yapılarında gemilere verilen hizmetlere yönelik taban ve tavan ücret belirlenmesine ilişkin düzenleme getirilmektedir.

- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin yürütülmesine ilişkin hususlar düzenlenmektedir. Bu kapsamda Türkiye deniz yetki alanlarında, suyollarında ve içsularda verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı uhdesinde olduğu ve söz konusu hizmetlerin ise boğazlarda münhasıran Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütüleceği ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra kamu kurumları tarafından işletilen limanlarda, özelleştirilmiş limanlarda ve yap-işlet-devret modeli ile işletilen limanlarda halihazırda hizmeti yürütenlerin hakları korunurken bölgesel hizmet sahalarında 4046 sayılı Kanun hükümlerine göre işletme hakkının devri/ verilmesi yöntemi ile kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin yürütüleceği belirtilmektedir. Ayrıca daha önce Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile düzenlenen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinden elde edilen pay oranına ilişkin hususlar Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edildiğinden yeniden düzenlenmektedir.

- Limanlarımıza gelen veya limanlarımızdan ayrılan ticari gemilerin doğrulanmış sera gazı emisyonları için karbon fiyatlandırma araçları ile hesaplanan tutarların yeşil denizcilik için araştırma, geliştirme, dönüşüm ve yeni yapım faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesine özel ödenek olarak öngörülmesi amaçlanmaktadır.

- Liman giriş ve çıkış işlemlerinin denetiminin sistem üzerinden sunulan belgeler üzerinden de yapılabilmesi temin edilmektedir.

- Ticaret gemilerinin tahsis edildikleri işlere ve yapacakları yolculuklara göre tekne, makine, kazan, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme, seyir ve telsiz ekipmanları ve sair araç ve teferruatının haiz olmaları gereken durumları ve bu hususların denetiminin; uluslararası sözleşmeler kapsamında olan gemiler için taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre belirlenmesi, uluslararası sözleşme kapsamı dışında kalan gemiler için ise ilgili Bakanlık tarafından çıkarılacak yönetmeliklere göre belirlenmesi hedeflenmektedir.

- 6831 sayılı Kanunda yapılacak düzenlemelerle Devlet ormanlarında, afet tahliye koridoru niteliğinde olan otoyolların sınır çizgisi içerisinde kalmak kaydıyla yapılacak yük aktarım merkezlerine izin verilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havaalanı/ havalimanı izin alanı içerisinde yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri,

yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binalarına havaalanı/havalimanı sınırları içinde kalmak kaydıyla izin verilebilmesi düzenlenmektedir. TCDD Genel Müdürlüğüne yapılacak demiryolu ve buna bağlı elektrifikasyon, sinyalizasyon, haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı olan yük merkezi ve yolcu taşıma istasyonu gibi zorunlu tesislere izin talep edilecek sahalarda için izin verilmesi temin edilmektedir.

- Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından getirilen standartlara uyum sağlamak ve Anayasa Mahkemesinin vermiş olduğu iptal kararının gereğini yerine getirmek amacıyla 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda değişiklikler yapılması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede; denetçilerin yetkileri denetime ek olarak incelemeyi de içerecek ve güncel durumu yansıtacak şekilde düzenlenmekte, uluslararası havaalanlarının sertifikalandırılması düzenlenmekte, yabancı hayatının oluşmasına ve gelişmesine sebep olacak faaliyetlerin hava ulaşımına olan olumsuz etkisinin giderilmesine yönelik düzenlemeler ile havacılık güvenliği tedbirlerinin uygulanması amacıyla sınırlı olmak üzere havaalanlarında yapılan arama ve kontrol işlemlerine ilişkin düzenlemeler yapılmaktadır. Gerçek kişiler ile tüzel kişilere tatbik edilecek cezalarda etkin, caydırıcı ve orantılı tutarların belirlenebilmesi için idari para cezalarının üst sınırı yükseltilmekte, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararına istinaden insansız hava araçlarına ilişkin düzenlemeler getirilmekte ve idari para cezaları düzenlenmektedir.

- Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) tescilli gemilerin ilk kayıt ve yıllık harçları ile ilgili olarak şirket birleşmeleri, bölünmeleri veya tür veya unvan değişiklikleri nedeniyle sicillerde gerçekleştirilen işlemler ile miras yoluyla intikallerde ilaveten harç alınmaması, pay devirlerinde ise pay oranında harç alınması hususları düzenlenmektedir. Ayrıca, TUGS'a kayıtlı olan veya kaydedilecek olan deniz araçlarının ana sevk sistemleri fosil yakıt olmayan bir enerji kaynağı kullanmaları durumunda harç alınmaması öngörülmektedir.

- Denizyolu ile Türk karasularında yapılacak yolcu taşımacılığında yolcu başına yapılacak zorunlu sigorta bedeli alt sınırının uluslararası sigortacılık prensiplerine uygun olarak düzenlenmesi amaçlanmaktadır.

- Evrensel posta hizmetleri açısından finansman maliyetinin evrensel net maliyet hesabına dâhil edilebilmesi, evrensel posta hizmeti işlerine ilişkin giderler açısından da avans uygulamasının başlatılması amaçlanmaktadır.

- Anayasa Mahkemesinin iptal kararına istinaden sermayesinin yarısından fazlası PTT'ye ait olan şirketlerde kamu kurum ve kuruluşlarına personel istihdam edilmesine dair mevzuat hükümlerine tabi olunmaksızın 22/5/2003 tarihli ve 4857 sayılı İş Kanununa tabi olarak personel istihdamına ilişkin düzenleme yapılmaktadır.

- Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketinde idari hizmet sözleşmeli olarak istihdam edilen ve kamu personeli hüviyeti taşıyan personelin tabi olacağı disiplin hükümleri kanunla düzenlenmektedir.

- Hava seyrüsefer personeli unvan gruplarına ilişkin Uluslararası Hava Seyrüsefer Emniyeti İçin Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL) mevzuatına uyum sağlanmaktadır.

- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun elektronik haberleşme teknolojilerinde araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına aktardığı ödenekten havacılık, uzay, raylı sistemler ve denizcilik teknolojilerinin de faydalandırılması amaçlanmaktadır.

- Liman Başkanlıklarında mesai saatleri dışında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından belirlenecek ücretler karşılığında 7/24 esasına göre işlem yapılmasına imkân tanınarak ülkemizin dış ticaretinin önemli bir kısmını karşılayan denizyolu taşımacılığının sürdürülebilirliği, verimliliği ve artırılması amaçlanmaktadır.

MADDE GEREKÇELERİ

Madde 1- Madde ile ülkemizin uluslararası ticaretteki payının artırılmasında önemli rol oynayacak olan deniz ulaştırmasının geliştirilmesi, hem liman işletmelerinin hem de gemi ve yük sahiplerinin ticari menfaatlerinin gözetilmesi ve sürdürülebilir bir rekabet ortamı yaratılması amacıyla, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına liman, iskele ve kıyı yapılarında sadece gemilere verilen hizmetlere ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret belirleme ve denetleme yetkisi verilmektedir.

Bu yetkinin kullanılmasında, özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça uluslararası standartlar dikkate alınarak serbest piyasa ve deniz ticaretinin dinamikleri göz önünde bulundurularak, ilgili sektör paydaşlarıyla da istişare edilmesi de esas olacaktır. Hâlihazırda, Avrupa Birliği limanlarında da konu ile ilgili düzenlemeler mevcuttur.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğünün görevleri arasında sayılan ve 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 478 inci maddesinde yer alan “liman, iskele ve kıyı yapılarının kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin taban ve tavan ücret tarifi belirlemek” hükmü, Anayasa Mahkemesi’nin 16/2/2023 tarihli ve E: 2020/34, K: 2023/25 sayılı Kararı ile iptal edilmiştir.

Değişiklik ile iptal edilen hükümde belirtilen yetki, gemilere verilen hizmetleri kapsayacak şekilde daraltılmış, “özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça” ibaresi kullanılarak özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde yer alan ilgili kurum ve kuruluşların hakları saklı tutulmuştur. Maddede bahsi geçen “gemilere verilen hizmetler” barınma hizmeti, elektrik hizmeti, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti ile bağlantılı olmayan palamar hizmeti, yakıt, yağ ve su ikmalinde liman kullanım hizmeti, kumanya hizmeti gibi hizmetlerdir.

Ayrıca Bakanlığa, özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça deniz yetki alanlarında, suollarında ve içsularda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ücretleri ile liman idari sınırlarında demirleyen gemilerin demirleme ücretlerini ve bu ücretlerin ödenmesine ilişkin usul ve esaslar ile muafiyetleri belirleme yetkisi verilmekte ve demirleme ücretlerinin, Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılması ve yatırılan miktarın %50’sinin Hazine ve Maliye Bakanlığına aktarılması hususu düzenlenmektedir.

Madde 2- Madde ile kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin yürütülmesine ilişkin düzenleme yapılmaktadır. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Türkiye’nin deniz yetki alanlarında, Türk Boğazları bölgesinde, suollarında ve içsularda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının asli görevi olan seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetinin sağlanmasına yardımcı olmak, oluşabilecek riskleri ve tehlikeleri en alt düzeye indirmek adına gemilere seyir ve manevra yardımı amacıyla verilen bir hizmettir.

Madde ile Türkiye deniz yetki alanlarında, suollarında ve içsularda verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütüleceği, Bakanlığın bu hizmetleri, maddede belirtilen usul ve esaslar dâhilinde gerçek veya tüzel kişilere yaptırabileceği veya devredebileceği hususları öngörülmektedir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri kategorilere ayrılarak hizmetin gerçek ve tüzel kişilere yaptırılmasına veya devredilmesine ilişkin usuller belirlenmektedir.

Bu kapsamda; ikinci fıkra ile İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş esnasında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin güvenlik ve stratejik önemine binaen, sadece boğaz geçişinde geçerli olmak üzere Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütüleceği ve bu konuda gerçek veya özel hukuk tüzel kişilerinden hizmet alımı yapılamayacağı hususu düzenlenmektedir.

Üçüncü fıkra ile kamu kurum ve kuruluşları tarafından işletilen liman tesisleri ile özelleşen liman tesisleri ve yap-işlet-devret modeli ile işletilen liman tesislerinin işleticilerinin işletme hakkı devri/ verilmesi sözleşmelerinde veya yap işlet devret sözleşmelerinde hüküm olması halinde kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin işletmelerince verilebileceği belirtilmiştir. Böylece bu liman tesislerinin, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetini verebileceklerine ilişkin olarak sözleşmelerinde hüküm bulunması halinde bu hükümlerin geçerli olacağı kabul edilerek kazanılmış haklara riayet edilmesi

amaçlanmaktadır. Bununla birlikte mesafe itibarıyla diğer limanlara uzak olan veya çevresinde liman kümelenmesi bulunmayan ve tek bir liman için kılavuzluk veya römorkörcülük teşkilatının kurulmasının verimli olmayacağı tekil liman tesislerinde, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetinin bu liman tesisi tarafından yürütülebileceğine ilişkin düzenleme yapılarak bu alanda hizmette bir boşluk olmaması amaçlanmaktadır. Bahsi geçen liman tesislerinin kendi tesislerine gelen gemilere kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini verebilecekleri kabul edilmişse de söz konusu hizmetlerin düzenli ve güvenli bir şekilde yürütülmesinde üstün kamu yararı bulunduğundan, fıkranın son cümlesinde liman tesislerinin bu hizmetleri, yönetmelikle belirlenen gereklilikler ile hizmet standartlarını sağlamak ve ilgili diğer mevzuat hükümlerine uymak koşulu ile Bakanlıkça düzenlenen izin kapsamında yürüteceği belirtilmekte, böylece bu alanlarda da İdarenin, verilen hizmet üzerinde denetimi ve gözetimi korunmaktadır.

Maddede, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti vermekte olan gerçek veya tüzel kişilerce elde edilen kılavuzluk ve römorkörcülük ile birlikte bunlarla bağlantılı palamar ve yer değiştirme gibi hizmetlerin de dâhil olduğu aylık gayrisafi hasılatтан pay alınmasına ve bu payın oranına ilişkin düzenleme yapılmaktadır. Bu pay, 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 490 ıncı maddesinde düzenlenmekteyken Anayasa Mahkemesinin 2018/118 E. ve 2023/180 K. sayılı Kararı ile söz konusu düzenleme iptal edilmiştir. Madde ile söz konusu gelirlerden hangi oranlarda pay alınacağına ve bu payın %40'a kadar artırılmasına veya %5'e kadar indirilmesine Cumhurbaşkanının yetkili olduğuna dair düzenleme yapılmaktadır.

Ayrıca, kamu limanları, özelleştirilen limanlar ile belirli bir liman kümelenmesi ve tekil limanlar dışındaki liman tesislerinde bu hizmetin verilmesine ilişkin işletme hakkının Bakanlıkça 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanunda yer alan işletme hakkının verilmesi yöntemi ile devredilebileceğine dair düzenleme yapılmaktadır. İhale için pazarlık usulünün kullanılacağı belirtilmekte ve ihaleye ilişkin bazı özel hükümler getirilmektedir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri için belirli bir değer öngörülmediğinden ve ihalede gayrisafi hasılatтан ödenen pay miktarı yarıştırılacağı için değer tespiti yapılmayacağı belirtilmektedir. İhalede kullanılacak pay oranının, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri için dördüncü fıkra uyarınca ilgili bölgede uygulanan pay oranı üzerinden artırma yapılmak suretiyle belirleneceği ancak Aliaga, Ambarlı, Ceyhan, Gemlik, İskenderun, Kocaeli ve Mersin Bölge Liman Başkanlıklarını kapsayan bölgesel hizmet sahalarında artırma yapmaya esas pay oranının kılavuzluk hizmetleri için %40 olacağı düzenlenmektedir.

Maddenin altıncı fıkrasıyla, herhangi bir bölgesel hizmet sahasında veya liman tesisinde, kılavuzluk veya römorkörcülük hizmetlerine yönelik talep olmaması, bu hizmetleri yürüten gerçek veya tüzel kişilerin sunduğu hizmetin süresinden önce herhangi bir nedenle sona ermesi veya iptal edilmesi yahut mücbir sebep durumunun gerçekleşmesi halinde geçici olarak yeterli hizmet verebilecek şartları haiz mevcut kılavuzluk veya römorkörcülük hizmeti veren gerçek veya tüzel kişileri, kamu yararı amacıyla sınırlı olmak üzere, kapasite ve coğrafi yakınlık gibi hususları gözeterek makul bir süre için görevlendirme yapılabileceği veya bu hizmetlerin Bakanlık tarafından yerine getirebileceğine dair düzenleme yapılmaktadır.

Söz konusu hizmetleri veren gerçek ve tüzel kişilerin Bakanlıkça belirlenen şartları sağlayamamaları veya kaybetmeleri ve verilen süre içerisinde şartları yerine getirememeleri halinde ilgili sahada kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti vermesine izin verilmeyeceği, madde kapsamında belirlenen yükümlülükler aykırı hareket edilmesi halinde verilecek idari para cezasının alt ve üst sınırı ile maddenin uygulamasına ilişkin usul ve esasların Bakanlıkça çıkarılan Yönetmeliğe göre belirleneceği hususları düzenlenmektedir.

Madde 3- Son yıllarda yaşanan iklim değişikliğinin etkileri nedeniyle tüm sektörlerde olduğu gibi gemi kaynaklı emisyonların azaltılmasına yönelik çalışmalar da hız kazanmıştır. Bu kapsamda önümüzdeki süreçte deniz taşımacılığını etkileyecek en önemli konulardan bir tanesi de Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) olacaktır. Avrupa Birliği, ETS sistemini denizcilik sektöründen kaynaklanan taşıma emisyonlarını da kapsayacak şekilde genişletmiştir.

Türk bayraklı ve Türk sahipli deniz ticaret filosunun faaliyetlerine devam edebilmesi ve rekabet yeteneğini muhafaza edebilmesi için emisyonlarını hızlı bir şekilde düşürmesi gerekmektedir. Hem mevcut gemiler için güçlendirme uygulamaları hem de limanlarda alternatif yakıt altyapıları çok yüksek miktarda yatırımlar gerektirmektedir. Bu noktada uluslararası ve bölgesel karbon fiyatlandırma uygulamalarından toplanan gelirlerin ülkemiz tarafından en verimli şekilde kullanılması büyük önem arz etmektedir.

Bu itibarla, emisyon fiyatlandırma sisteminin ülkemizde kurulması durumunda mütekabiliyet esasına göre toplam üretilen emisyonlardan alınacak gelirin belirlenecek bir miktarının ülkemizce alınması sağlanarak buradan elde edilecek gelir ile Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesi veya dönüşürülmesi sağlanacaktır. Bu sayede, dünya deniz ticaretinde rekabet gücümüz artarak devam ettirilecektir.

Ayrıca madde ile deniz taşımacılığından elde edilen karbon fiyatlandırması gelirlerinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesine özel ödenek olarak öngörüüleceği düzenlemesinin yanında, toplanan tutarların yeşil denizcilik için araştırma, geliştirme, dönüşüm ve yeni gemi inşa faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla kullanılacağı, özel gelir ve ödeneklerin kullanımına ilişkin usul ve esasların Cumhurbaşkanı tarafından belirleneceği, uygulama kapsamına alınacak gemilerin cinsi, sefer bölgesi, tonajı, gemilerden alınacak emisyon bedeli oranları, emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasına ilişkin usul ve esasların Cumhurbaşkanı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği hüküm altına alınmaktadır.

Madde 4- Madde ile kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin aksamamasını teminen geçiş süreci düzenlenmektedir. Uygulamaya ilişkin yönetmeliğin altı ay içinde çıkarılacağı, yönetmeliğin yürürlüğe girmesini müteakip bir ay içinde ek 1 inci maddede bahsi geçen ihalelere başlanacağı, ihalenin sona ermesine kadar geçen süreçte maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce kılavuzluk ve/veya römorkörcülük hizmeti vermek üzere yetkilendirilmiş veya görevlendirilmiş gerçek ve tüzel kişilerin bu hizmetleri vermeye devam edebileceği, yine bu süre içinde belirlenen oranlarda pay ödemesine devam edileceği ve ihalenin tamamlanmasıyla bu yetkilerinin sona ereceği belirtilmektedir. İkinci fıkra ile söz konusu pay ödemesinin tüm hizmet verenler için 1/3/2024 tarihinden itibaren geçerli olduğu belirtilmektedir.

Madde 5- Madde ile limanlarımızdan çıkış yapan ticaret gemilerine liman çıkış belgesi verilmesine ilişkin düzenlemede değişiklik yapılmaktadır. Liman giriş ve çıkış işlemlerinin seri ve emniyetli bir şekilde yapılması, bürokrasinin azaltılması, işlemlerin kolaylaştırılması, özellikle trafiği çok yoğun olan limanlarda işlemlerin hızlı ve etkin yürütülerek maliyetlerin azaltılması gelişen teknolojiiden faydalanılarak İdarenin teknik kapasitesinin en verimli şekilde kullanılması amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca Liman Yönetimi Bilgi Sistemi oluşturulmuş, daha sonra bu sistem gemilerin diğer kurum ve kuruluşlarla olan işlemlerini de kapsayan Liman Tek Pencere sistemine eklenmiştir.

Gemilerin maddede belirtilen hususlara ilişkin belgeler ile gemi cinsine veya taşıyabileceği yüke göre sahip olmaları gereken diğer zorunlu belgeler söz konusu sisteme yüklenebilmekte ve bunların uygunluğu veya geçerliliği İdare tarafından sistem üzerinden denetlenebilmektedir. Bu nedenle maddede öngörülen değişiklik ile denetimin, fiziki olarak yapılmasına alternatif olarak liman giriş ve çıkış işlemlerinin takip edildiği sisteme yüklenen belgeler üzerinden de yapılabilmesine imkân tanınmakta, mevcut personelin verimli olarak kullanılmasına olanak sağlanmakta ve denetime ilişkin usul ve esasların yönetmelikle belirleneceği düzenlenmektedir.

Madde 6- Madde ile ulusal sefer yapan gemilerin çıkarılacak yönetmelik hükümlerine göre, uluslararası sözleşmeler kapsamında olan gemilerin ise taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre denetlenmesine ilişkin düzenleme yapılmaktadır. Ulusal sefer yapan Türk Bayraklı gemilere uygulanacak denetim aralıklarının, uluslararası kurallara uyumlu olmak zorunda olan uluslararası sefer yapan gemilere uygulanacak denetim aralıklarından farklı olarak, gemilerin cinsi, yaptıkları faaliyet ve boyu gibi karakteristik özellikleri gözetilerek yayımlanacak yönetmelik ile ayrıca düzenlenmesi amaçlanmaktadır.

Denizcilik sektöründe kullanılan teknolojilerin ve sistemlerin hızlı bir şekilde değişmesinden dolayı gemilerde seyir emniyetini sağlayan unsurlar da hızla değişmektedir. Bununla birlikte denetime ilişkin usul ve esasların, denetim sürelerinin, denetlenecek unsurların, taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere bağlı olarak sıklıkla revize edilmesi sebebiyle teferruatlı olarak ve dinamik kalabilecek şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Bu sebeple gemilerin haiz olmaları gereken durumları ve bu hususların denetiminin; uluslararası sözleşmeler kapsamında olan gemiler için taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre belirlenmesi uluslararası sözleşme kapsamı dışında kalan gemiler için ise Bakanlık tarafından çıkarılacak yönetmeliklere göre belirlenmesi uygulama açısından güncelliği sağlayacaktır.

Madde 7- Hâlihazırda Kanunun 4 üncü maddesinde belirtilen denize elverişlilik belgesine sadece Türk gemileri sahip olduğundan limanlarımıza gelen tüm ticaret gemilerinin madde kapsamında denetlenebilmesi için ticaret gemileri ibaresi kullanılarak, denizlerimizde can ve mal emniyetinin sağlanması amaçlanmaktadır.

Limanlardan çıkış yapan ticaret gemilerinin maddede belirtilen hususların yanı sıra yönetmelikle belirlenecek usul ve esaslara göre denetlenebileceği hükme bağlanarak denetimde etkinliğin ve verimliliğin artırılması ile idari kapasitenin en iyi şekilde kullanılması sağlanacaktır.

Madde ile basitleştirilmiş uygulamaların 4922 sayılı Kanunun 2 nci maddesinde düzenlenen liman çıkış belgesi bakımından da geçerli olduğu belirtilmektedir.

Madde 8- Liman çıkış belgesi, 4922 sayılı Kanunun 2 nci maddesi kapsamında bayrak gözetmeksiz tüm gemilere uygulandığı için Kanunun yabancı gemilere uygulanacak hükümleri belirlediği 26 ncı maddesine “2 nci” ibaresi eklenmektedir.

Madde 9- Uluslararası ve/veya ulusal kombine yük taşımacılığı kapsamında ve ilgili mevzuat çerçevesinde karayollarında taşınmasına izin verilen her türlü ürün, yarı mamul, hammadde ve benzerinin dağıtımı, depolanması, bakımı-onarımı, yüklenmesi-boşaltılması işlemlerinin kümelendirilerek gerçekleştirilebilmesi için düzenlenmiş, otoyollarda inşa edilmiş, yapısal özellikleri ve ölçekleri ile büyük imkânlarla sahip yük aktarma merkezlerinin oluşturulması zaruret arz etmektedir. Söz konusu yük aktarma merkezleri, afet tahliye koridoru niteliğinde olan otoyollarda, afet yönetimine ilişkin afet alanlarına müdahale depoları, geçici barınma sahaları gibi işlevleri de yerine getirmektedir. Bu kapsamda 6831 sayılı Kanunun ek 9 uncu maddesine beşinci fıkradan sonra gelmek üzere eklenen fıkra ile söz konusu tesislere ilişkin düzenleme yapılması amaçlanmaktadır.

6831 sayılı Orman Kanununun 17 nci maddesinin üçüncü fıkrasında kamu yararı ve zaruret gerekçeleriyle orman alanlarında verilebilecek izinler düzenlenmektedir.

Orman Kanununun 17 nci maddesinin üçüncü fıkrasına göre kamu yararı ve zaruret bulunması halinde ulaşımı sağlamak maksadıyla havaalanı/havalimanı yapımına izin verilmekte olup yine Kanunun 115 inci maddesi irtifak hakkı kurulmasını mümkün kılmaktadır.

Uluslararası havaalanı/havalimanı standartları gelişen teknoloji ve ihtiyaçlar çerçevesinde yükselmiştir. Ülkemizin de havayolu taşımacılığında sahip olduğu önemli konumunu koruması ve daha ileriye götürebilmesi için yolcuların zaruri ihtiyaçlarını havaalanı/havalimanı sınırları içerisinde karşılayacak tesislerin yapılması gerekmektedir. Bu çerçevede Tarım ve Orman Bakanlığınca, ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havalimanı izin alanı içerisinde yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binalarına izin verilmesine yönelik düzenleme yapılmaktadır. Bahse konu tesislerin havaalanı/havalimanının içerisinde yapılmasının zaruri olduğu ve izin alanı içerisinde kalacaklarından, genel bütçe kapsamındaki idareler ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünce yapılan, işletilen, işlettirilen veya yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettirilen tesislerden bedel alınmayacağı hükme bağlanmaktadır.

Ayrıca madde ile havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde kalan tesislerin yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılması halinde yüklenici/görevli şirket adına ağaçlandırma bedeli karşılığında üst hakkı tesis edilebileceği ve bunun dışında başkaca bedel alınmayacağı düzenlenmektedir.

Demiryolu güzergâhına isabet eden orman arazileri geçişlerinde orman geçiş bedeli ödenmektedir. Ormanlık arazilere isabet eden demiryolu hatları ise genellikle tünel, viyadük ve köprüler gibi sanat yapılarından oluşmakta, bu sanat yapıları ile tünellerin keşifleri ise yüksek maliyetler getirdiğinden orman geçiş izin bedelleri de bu oranda yükselmektedir. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümleri çerçevesinde sermayesinin tamamı devlete ait bir kamu tüzel kişisi olup, yatırım ve finansman açıklarının tamamı merkezi yönetim bütçesinden karşılanmakta, geçiş bedeli ödemeleri de merkezi yönetim bütçesine ilave finansman yükü oluşturmaktadır.

Maddeye eklenen son fıkra ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünce yapılacak demiryolu ve buna bağlı elektrifikasyon, sinyalizasyon, haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı olan yük merkezi ve yolcu taşıma istasyonu gibi zorunlu tesislere izin talep edilecek orman vasfındaki tüm sahalar için bedelsiz olarak izin verilmesi temin edilmektedir.

Madde 10- Madde ile 6831 sayılı Orman Kanununa geçici madde eklenerek, maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce devlet ormanlarında ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havaalanı/havalimanı izin alanı sınırları içerisinde yapılan, işletilen, işletirilen veya yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işletirilen yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binalarının havaalanı/havalimanının müştemilatı sayılacağı ve izin verilen tesislerden herhangi bir bedel alınmayacağı hükme bağlanmakta ve hâlihazırda bu kapsama giren ve devlet ormanlarında maddenin yürürlüğe gireceği tarihten önce havaalanı/havalimanı izni verilen Kastamonu, Antalya ve İzmir gibi havaalanları arasında eşit uygulama yapılmasına imkân sağlanmaktadır.

Madde 11- Maddede yapılan değişiklik ile “Türk sivil hava araçları ile faaliyette bulunan” ifadesi çıkarılarak madde kapsamı genişletilmiş olup Ülkemizde ve/veya yurtdışında sivil havacılık faaliyeti gerçekleştiren ve/veya yurtdışında yerleşik olup ülkemize sivil havacılık faaliyetleri kapsamında hizmet veren veya hizmet vermek üzere başvuruda bulunan tüm yerli ve yabancı gerçek kişiler, özel hukuk tüzel kişileri, kamu kurum ve kuruluşlarını kapsayacak, denetime ek olarak incelemeyi de içerecek ve güncel durumu yansıtacak şekilde düzenlenmektedir.

Uluslararası düzenlemelerde teknik olarak “denetim ekibi” ifadesi kullanıldığından maddede yer alan “denetim elemanları” ifadesi “denetim ekibi” şeklinde değiştirilmekte ve denetim ekibinin görevlerinin Yönetmelikle düzenlenmesi öngörülmektedir.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), üyesi ve gözetim-denetimine tabi olduğumuz, havacılık alanında uluslararası kural koyma ve standart belirleme yetkisine sahip olan Birleşmiş Milletler kuruluşudur. ICAO’nun yaptığı denetimler sonucunda; denetlenen üye ülkelere mevzuat, denetim ve gözetim faaliyetlerine ilişkin gereklilikleri karşılayıp karşılayamama durumuna göre ülke puanı verilmektedir. Ülke puanının yüksek olması üye ülkelere prestij kazandırarak havacılık sektöründe tercih edilmesini sağlamakta aksi durumda ise ciddi emniyet ve güvenlik endişesi adı altında direkt bulgu yayınlanmakta, üye ülkeler ICAO tarafından haberdar edilmekte ve yaptırımlar uygulanabilmektedir. ICAO’nun belirlediği emniyet ve güvenlik denetimi için, aradıkları standart ve gereklilikler kapsamında maddeye “her türlü tesis ve ürün” ifadesi eklenerek sadece yapılacak denetim ve incelemeyle sınırlı olmak üzere bunlara erişim sağlanabilmesi amaçlanmaktadır.

Ayrıca madde ile denetçilerin; uygunsuzlukların ivedilikle düzeltilmesini istemeye, mevzuatta belirtilen gerekliliklerin uygulanmasını istemeye, havacılık işletmesinin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin ve/veya havacılık hizmet sağlayıcılarının faaliyetini durdurmaya yetkili oldukları düzenlenmektedir.

Madde 12- Taraflı olduğumuz Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasında belirtilen kriterlere göre uluslararası hava trafiğine açılacak havaalanlarının sertifikalandırılması gerekmektedir. Havaalanı Sertifikası bir havaalanının uluslararası kurallarda ve mevzuatta yer alan standartlara uygun olduğunun Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylandığını gösterir kanıtlayıcı nitelikte bir belgedir.

2920 sayılı Kanunun mevcut 35 inci maddesinde “Uygun teknik özelliklere sahip; gümrük, pasaport, sağlık ve bunlara benzer işlemlerin yapılması için kolaylıkları bulunan havaalanları, uluslararası hava trafiğine açılabilir” hükmü yer almaktadır. Uluslararası sözleşmeler gereğince mevcut uygulamada yapılan sertifikalandırma işleminin 35 inci madde kapsamına alınarak mevzuatta açıkça düzenlenmesi amaçlanmaktadır.

Madde 13- Madde ile tüm yolcuların güvenlik kontrolünden geçmesine yönelik mevzuat Ülkemizin taraf olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Şikago Sözleşmesi) kapsamında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından belirlenen havacılık güvenliği standartlarına uyumlu hale getirilmektedir.

Özel güvenlik görevlilerinin hâlihazırda taraf olduğumuz uluslararası anlaşmalara uygun olarak yerine getirdiği güvenlik hizmetlerinin mevzuata uygun şekilde sağlanması amacıyla sivil havaalanlarında özel güvenlik görevlileri tarafından teknik cihazlar ve gerekmesi halinde elle arama yapılması, tespit edilen ve havaalanlarında veya uçaklarda taşınması yasaklı olan nesnelerin alıkonulması için gerekli düzenleme yapılmaktadır.

Havaalanlarının güvenlik açısından hassas yerler olması nedeniyle havacılık alanında çalışacak ve gizlilik dereceli bilgilere erişim sağlayacak kişilerin, havaalanlarının güvenlik tahditli alanlarına refakat edilmeden erişim sağlayacak kişilerin, bu alanlarda güvenlik kontrolü uygulamak ya da uygulanmasını sağlamaktan sorumlu kişilerin ve yolcu dışındaki diğer kişilerin güvenlik soruşturması ve arşiv araştırmasına tabi tutulması gerekmektedir. Bu kapsamda, bahse konu alan veya görevlerde çalışacak kişilere yönelik güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılarak sivil havacılık güvenliği alanında çalışmaya uygunluğunun değerlendirilebilmesi ve çalışanlardan kaynaklı tehditlerin azaltılması amaçlanmaktadır.

Madde 14- Madde ile Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı mevzuatına uyum kapsamında, havaalanları ve çevresinde yer alan kısıtlamalar arasında, yaban hayatının oluşmasına ve gelişmesine sebebiyet verecek havacılık emniyetini tehlikeye sokabilecek tesisler ilave edilmektedir. Söz konusu tesislerin yapılmasına kısıtlama getirilerek başta kuş çarpmaları olmak üzere havacılığa önemli ölçüde zarar veren yaban hayatı ile mücadele için önemli bir adım atılması hedeflenmektedir.

Havaalanları ve seyrüsefer yardımcı cihazlarının çevresinde havacılık emniyetini tehlikeye düşürebilecek unsurların ilgili mahallin en büyük mülki idare amiri tarafından kaldırılabilmesine yönelik düzenleme yapılmaktadır.

Uluslararası standartlar gereğince, uçuş, can ve mal emniyetini teminen, havaalanları ve çevresinde yaban hayatı ve kuşla mücadeleyle ilişkin yapılması gereken tehlike değerlendirme çalışmaları konusunda havaalanı işletmecilerine verilen sorumluluklar madde ile hüküm altına alınmakta ve ilgili kurumlar arasında koordinasyon sağlanarak gerekli analizlerin yapılmasına yönelik düzenlemeler yapılmaktadır.

Madde 15- Maddede yer alan ceza miktarları yeniden değerlendirme oranları dikkate alınarak güncellenmekte, ceza aralığı genişletilmekte ve üst sınır yükseltilmektedir. Ceza miktarlarını belirlerken gerçek kişiler ile tüzel kişilere tatbik edilecek cezalarda etkin, caydırıcı ve orantılı tutarların belirlenebilmesi için aralık daha geniş bırakılmaktadır.

Madde 16- Anayasa Mahkemesi’nin 30/11/2023 tarihli ve E: 2023/129, K: 2023/206 sayılı Kararı ile 2920 sayılı Kanunun 144 üncü maddesinin dördüncü fıkrası iptal edilmiştir. Kararın Resmî Gazete’de yayımlanmasından başlayarak dokuz ay sonra (19/10/2024) yürürlüğe gireceği hüküm altına alınmıştır.

Anayasa Mahkemesi’nin iptal kararının gerekçesinde “İtiraz konusu kuralda Genel Müdürlük tarafından insansız hava araçlarıyla ilgili koyulacak kuralların ve sivil havacılığı düzenlemek maksadıyla alınacak önlemlerin neler olduğuna sayma suretiyle yer verilmediği gibi kuralın da yer aldığı Kanun’da veya başka bir kanunda Genel Müdürlüğün insansız hava araçlarına ilişkin yapabileceği düzenlemelerin kapsamına ve şartlarına dair hüküm bulunmamaktadır.” ifadeleri yer almaktadır.

Madde ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün İnsansız Hava Araçlarına ilişkin düzenleme yapacağı alanlar tahdidi olarak sayılmakta, bu alanlara ilişkin yaptırımlar ile bu yaptırımları uygulayacak kurumlar belirlenmekte, maddede yer alan ceza miktarları yeniden değerlendirme oranları dikkate alınarak güncellenmektedir.

Madde 17- Madde ile 2920 sayılı Kanuna ek madde eklenerek, devlet ormanlarında ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havaalanı/havalimanı izin alanı sınırları içerisinde yapılan, işletilen, işlettilen veya yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettilen yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binaları için verilen izinlerden herhangi bir bedel alınmayacağı hükme bağlanarak havaalanı/havalimanı sınırları içerisinde yer alacak tesislerin neler olacağına açıklık getirilmektedir.

Madde 18- 4490 sayılı Kanunun 12 nci maddesinde Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli gemilerin ilk kayıt ve yıllık harçları belirlenmiş olup bu harçların istisnaları da aynı Kanunda yer almaktadır. Genel hükümlere göre harç uygulamalarında şirket birleşmeleri, bölünmeleri veya tür veya unvan değişiklikleri nedeniyle sicillerde gerçekleştirilen işlemler ile miras yoluyla intikallerde harç alınmamakta, pay devirlerinde ise pay oranında harç alınmaktadır. Ancak 4490 sayılı Kanunda bu hususlar açıkça yer almadığından uygulamada tereddüt hâsıl olmaktadır. Bu amaçla Kanunun 12 nci maddesinin dördüncü fıkrasına ilave edilmesi öngörülen (e) bendiyle TUGS harç uygulamaları genel hükümlerle aynı olacak şekilde düzenlenmektedir.

Günümüzde dünyanın karşı karşıya olduğu en büyük çevresel sorunun iklim değişimi olduğu ve iklim değişimi ile mücadelede en önemli faktörlerden birinin sera gazı emisyonlarını azaltmak olduğu bilinmektedir. Bu kapsamda sera gazı emisyonlarının başlıca kaynağı olan fosil yakıt tüketiminin azaltılması gerekmektedir. Bu çerçevede dünyada olduğu gibi ülkemizde de çevreci politikalar ve teşvik mekanizmaları kabul edilerek uygulanmaya başlanmıştır. Fosil yakıt kullanmayan gemilerin deniz ticaret filomuza katılması ve gemi inşa sanayimizde bu tür gemilerin ilk örneklerinin inşa edilerek yaygınlaşmasının sağlanmasının, çevresel avantajlarının yanı sıra deniz ticaretimizi ve gemi inşa sanayimizi geliştireceği de şüphesizdir. Bu itibarla devletin bu değişimin sağlanmasında bir teşvik mekanizması kurması önem arz etmektedir. Bu amaçla TUGS'a kayıtlı olan gemi ve yatların ana sevk sistemlerini sıvılaştırılmış doğalgaz hariç fosil yakıt kullanmayan bir enerji kaynağına dönüştürmeleri halinde veya TUGS'a yeni kaydedilecek gemi ve yatlardan ana sevk sistemleri fosil yakıt kullanmayan bir enerji kaynağı kullanması durumunda kayıt harcı alınmaması, yıllık harcın yarısının alınması öngörülmektedir.

Madde 19- Karayolları Genel Müdürlüğünün de içerisinde bulunduğu kamu kurumları, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve uzman kişilerin katılımıyla, ülkemizde yaşanabilecek her tür ve ölçekteki afet ve acil durumlara ilişkin Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) hazırlanmaktadır. Afet Müdahale Planı dâhilinde Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda bulunan otoyollar “Afet Tahliye Koridoru” olarak planlanmaktadır. Uluslararası ve/veya ulusal kombine yük taşımacılığı kapsamında, ilgili mevzuat kapsamında karayollarında taşınmasına izin verilen her türlü ürün, yarı mamul, hammadde ve benzerinin dağıtımı, depolanması, bakımı-onarımı, yüklenmesi-boşaltılması işlemlerinin kümelenilerek gerçekleştirilebilmesi için düzenlenmiş, otoyollarda inşa edilmiş, yapısal özellikleri ve ölçekleri ile büyük imkânlarla sahip yük aktarma merkezlerinin oluşturulması zaruret arz etmektedir. Söz konusu yük aktarım merkezleri; afet tahliye koridoru niteliğinde olan otoyollarda, afet yönetimine ilişkin afet alanlarına müdahale depoları, geçici barınma sahaları gibi işlevleri de yerine getirmektedir.

Ayrıca otoyol ağıımız Avrupa ve Asya arasında gerçekleşen transit yük taşımacılığında son derece önemli bir yere sahiptir. Ülkemizden geçen Ticari Koridorlar üzerinde gerçekleşen transit trafik artışının yüksek seviyelerde gerçekleşmesi ve bu artışın kaynağı kombine yük taşımacılık sektörünün, taşınan yüklerin belli merkezlerde boşaltılarak dağıtımının yapılabileceği alanlara olan ihtiyacın bu Ticari Koridorların ana geçiş noktası olan otoyollar özelinde karşılanmasını zorunlu hale getirmektedir.

Bununla birlikte otoyolların geçtiği güzergâh üzerindeki metropollerde bulunan yük aktarma merkezlerinin, nüfus ve ticaret artış oranına göre şehrin lojistik ihtiyaçlarının karşılanabilmesi noktasında yetersiz kalması nedeniyle, şehir merkezlerinden uzakta transit trafiğin yoğun geçiş noktası olan otoyollar üzerinde yük terminali merkezlerinin kurulması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Belirtilen nedenler kapsamında bu düzenleme ile “Afet Tahliye Koridoru” olarak planlanan ve transit yük taşımacılığının yoğun şekilde gerçekleştiği otoyollar üzerinde söz konusu merkezlerin kurulabilmesi amaçlanmaktadır.

Madde 20- Türk Ticaret Kanununun deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerinin kaynağı 2002 Atina Sözleşmesidir. Bu sözleşmenin onaylanmasına ilişkin Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun 3/4/2017 tarih ve 30027 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu sözleşme uluslararası yolcu taşımacılığını düzenlemekteyken Türk Ticaret Kanununda yer alan hükümler nedeniyle kabotaj yolcu taşımacılığına da uygulanmaktadır.

Kabotaj taşımacılığı, daha kısa mesafelerde ve kıyıya yakın yapılması, seyahat süresinin kısa olması gibi nedenlerle uluslararası taşımalara nazaran sigorta poliçelerinin gereklilikleri bakımından farklılık arz etmektedir. Uluslararası taşımacılık ile ulusal taşımacılığın aynı zorunlu sigorta limitlerinde değerlendirmesi nedeniyle poliçe bedellerinin yüksekliği kabotaj taşımacılığını olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle söz konusu Türk Ticaret Kanununun 1259 uncu maddesinde değişiklik yapılarak, onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış ancak uluslararası sefer için gerekli ruhsatı olmayan gemiler için zorunlu sigorta bedelinin sınırının her kaza için yolcu başına 100.000 Özel Çekme Hakkından az olamayacağı belirtilmiş ve 2002 Atina Sözleşmesindeki düzenlemeye uygun olarak “tavan” yerine “sınır” ifadesi “kişi başına” ifadesi yerine “yolcu başına” ifadesi tercih edilmektedir.

Madde 21- Evrensel posta hizmeti net maliyeti ödeme periyotlarının ortalama 18 ayı bulmasına bağlı olarak evrensel posta hizmet yükümlüsü veya sağlayıcısı nezdinde paranın zamana karşı değer kaybetmesine bağlı ortaya çıkabilecek mali kayıpların en aza indirilmesi ve bu bağlamda evrensel posta hizmetlerinin etkin ve verimli bir şekilde yürütülebilmesinin temin edilmesi gereği hâsıl olmuştur.

Bu kapsamda, daha önce yıllık bazda öngörülen evrensel posta hizmeti net maliyeti bildirim sürelerinin aylık bazda raporlanabilmesine yönelik olarak maddenin ikinci fıkrasında yer alan “her yılın sonunda” ibaresi “aylık dönemler itibarıyla” şeklinde değiştirilmektedir. Ayrıca evrensel posta hizmeti net maliyeti bildirimleri üzerine net maliyet tutarlarının ödeneceği azami sürelerin kanuni olarak belirlenmesi amacıyla maddenin üçüncü fıkrasına “gerçekleşen net maliyeti” ibaresinden sonra gelmek üzere “harcamanın yapıldığına ilişkin bilgi ve belgelerin sunulduğu ayı takip eden ayın sonuna kadar” ibaresi eklenmektedir.

Diğer taraftan evrensel posta hizmetine ilişkin harcamalar açısından avans uygulamasının kanuni zeminde düzenlenmesinin sözü edilen mali kaybı önleme amacını sağlamada faydalı olacağı düşünüldüğünden evrensel posta hizmetine ilişkin harcamalar açısından da avans uygulamasının başlatılması ve avans ödemelerinin net maliyet hesabında dikkate alınabilmesi amacıyla madde metnine fıkra eklenmektedir.

Madde 22- Anayasa Mahkemesi’nin E.2018/96, K.2023/222 sayılı kararı ile PTT’ye ait şirketlerde personel istihdamına ilişkin hükmün iptal edilmesi üzerine yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur. Bu kapsamda madde ile sermayesinin yarından fazlası PTT’ye ait olan şirketlerde istihdam edilecek personelin alımına ilişkin görev yapılan unvan, eğitim, tecrübe, dil bilgisi, alanında uzmanlığı gibi kriterler getirilerek Yönetim Kurulları yetkili kılınmaktadır.

Madde 23- Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının 38 inci maddesinde; suçta ve cezada kanunilik ilkesine yer verilmekte olup, ceza ve ceza yerine geçen güvenlik tedbirlerinin ancak kanunla düzenlenebileceği hüküm altına alınmaktadır.

Bu itibarla gerek anayasal hükümler gerekse yargısal içtihatlar göz önüne alınmak suretiyle, Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketinde idari hizmet sözleşmeli olarak istihdam edilen ve kamu personeli hüviyeti taşıyan personelin tabi olacağı disiplin hükümlerinin de kanunla düzenlenmesi gerekmektedir. Bu amaç doğrultusunda, 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanununa eklenmesi öngörülen ek 1 inci madde ile verilebilecek disiplin cezalarının çeşitleri, disiplin suçu teşkil eden fiil ve haller ile ve bu fiil ve haller dolayısıyla verilecek cezalar belirlenmektedir. Ayrıca idari hizmet sözleşmeli personelin disiplin işlemlerine ilişkin bu kanunda düzenlenmeyen hallerde 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun Dördüncü Kısımının “Disiplin” başlıklı Yedinci Bölümünde yer alan hükümlerin uygulanacağı hüküm altına alınmaktadır.

Madde 24- 6475 sayılı Kanuna eklenen ek 2 nci madde ile disiplin işlemlerini yürütmeye yetkili disiplin amirleri ve disiplin kurulları belirlenmekte, disiplin amirleri ile disiplin kurullarının kuruluşu, üyeleri, çalışma ve karar usulünün yönetmelikle düzenleneceği hususları düzenlenmektedir.

Madde 25- 6475 sayılı Kanuna eklenen ek 3 üncü madde ile görevden uzaklaştırma tedbiri düzenlenmiş olup görevleri başında kalmalarında sakınca görülen personel hakkında görevden uzaklaştırmaya kimlerin yetkili olduğu, buna ilişkin işlemlerin 657 sayılı Kanunun “Görevden Uzaklaştırma” başlıklı Sekizinci Bölümü altında yer alan hükümlere göre yapılacağı belirlenmektedir.

Madde 26- Ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Hava Seyrüsefer Emniyeti İçin Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL) mevzuatı gereğince, üye ülkeler tarafından Hava Seyrüsefer Hizmetleri (ANS) için yapılacak harcamaların ülke bütçelerine yük getirmesini önleyen ve ülkeleri, hava seyrüsefer yatırım ve hizmetleri için teşvik eden “Maliyetlerin Geri Dönüşümü” prensibi uygulanmakta, bu kapsamda da üye ülkelerce hava seyrüsefer hizmetlerine yönelik yapılan tüm harcamalar, personel maliyetleri dâhil olmak üzere EUROCONTROL tarafından üye ülkelere geri ödenmektedir.

Ülkemizde son yıllarda gelişen ve büyüyen sivil havacılık faaliyetleri göz önünde bulundurularak istihdamı zorunlu olan hava seyrüsefer personelinin yetiştirilmesi ve devamının sağlanması büyük önem arz etmektedir. Bu itibarla, hava seyrüsefer personelinin nitelikleri, ulusal ve uluslararası istihdam koşulları, mesleğin özel lisans gerektirmesi, görev icrasının içerdiği yüksek risk, yabancı dil, analitik düşünme ve karar verme yetisi vb. hususlar göz önünde bulundurulduğunda söz konusu unvan gruplarının uluslararası mevzuata uyum kapsamında tabloda ayrı ayrı yer alması gerekmektedir.

Bahsi geçen hava seyrüsefer personelinin maliyetlerinin tamamı EUROCONTROL tarafından karşılanmaktadır.

Madde 27- Halen yürürlükte olan mevzuata göre; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının görev alanlarından sadece elektronik haberleşme ile havacılık ve uzay teknolojileri konusunda Ar-Ge projeleri desteklenebilmektedir. Bakanlığın görev alanlarından denizcilik ve demiryolu sektöründe raylı sistemler ile ilgili alanlarda dijital dönüşüm ve sıfır emisyon hedeflerinin gerçekleştirilebilmesi ve bu alandaki ülkemiz hedeflerine ulaşılabilmesi için mevcut Ar-Ge bütçesinden Ar-Ge desteği sunulmasının önü açılmaktadır.

Madde 28- Bölge liman ve liman başkanlıkları hem bulundukları konum itibariyle hem de iş yükü göz önüne alındığında, ülkemizin dış ticaretinin önemli bir kısmını karşılayan denizyolu taşımacılığının sürdürülebilirliği, verimliliği ve artırılması amacıyla hizmet vermektedirler. Limanlarda gemi ve deniz araçlarının giriş ve çıkışlarına ait işlemler dahil, her türlü gemi, liman, tersane, acente, sörvey, denetim, belgelendirme ve diğer denizcilik işlemleri, denizcilik kökenli uzman personel ile diğer kadro ve pozisyonlarında bulunan personel tarafından aralıksız 7 gün 24 saat esasıyla gerçekleştirilmek zorundadır.

Madde ile denetim, ölçüm, belgelendirme veya diğer denizcilik işlemlerinin normal çalışma saatleri içinde yapılmasının esas olduğu, mesai dışında ise Bakanlıkça belirlenecek ücretinin Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılması halinde işlem yapılabilmesi belirlenmektedir. Bu hizmetleri fiilen veren personele, çalıştığı saat başına ancak 50 saati geçmemek üzere, fazla çalışma ödemesi yapılabilmesi belirtilmektedir. Fazla çalışma yapan personele ödenecek fazla çalışma ücreti, bölge liman veya liman başkanlığınca mesai saati dışında verilen hizmetlerden elde edilen gelirden karşılanacaktır.

Madde 29- Yürürlük maddesidir.

Madde 30- Yürütme maddesidir.

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu

10/06/2024

Esas No: 2/2194

Karar No: 5

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/2194 esas numaralı “Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”, Komisyonumuzun 05/06/2024 tarihinde yapılan toplantısında görüşülmüş ve kabul edilmiştir.

Raporumuz, Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygıyla arz olunur.

1. Giriş

Bilecik Milletvekili Halil ELDİMİR ve 98 milletvekili tarafından 31/05/2024 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan 2/2194 esas numaralı “Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”, Başkanlıkça aynı tarihte esas komisyon olarak Komisyonumuza havale edilmiştir.

Komisyonumuzun 05/06/2024 tarihli toplantısında, Kanun teklifinin ilk imza sahibi ile Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı; Hazine ve Maliye Bakanlığı; Ticaret Bakanlığı, Adalet Bakanlığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü, T.C Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Orman Genel Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Sahil Güvenlik Komutanlığı temsilcilerinin katılımıyla incelenip görüşülmüştür.

2. Kanun Teklifi ile Öngörülen Düzenlemeler

Teklif ile; 618 sayılı Limanlar Kanununda, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununda, 6831 sayılı Orman Kanununda, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda, 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda, 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanunda, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda, 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanununda, 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede; 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede değişiklikler yapılması öngörülmektedir.

Teklifin gerekçesi ve metni incelendiğinde Teklifte;

- Ulaştırma Bakanlığına liman, iskele ve kıyı yapılarında gemilere verilen hizmetlere ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret belirleme yetkisi verilmekte;

- Ulaştırma Bakanlığına özel kanunlarda hüküm bulunmayan hallerde gemilerin demirleme ücretlerini ve bu ücretlerin ödenmesine ilişkin usul ve esasları belirleme yetkisi verilmekte;

- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütüleceği, Bakanlığın bu hizmetleri gerçek veya tüzel kişilere yaptırabileceği, Boğazlarda ise bu hizmetlerin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütüleceği ve bu konuda gerçek veya özel hukuk tüzel kişilerinden hizmet alımı yapılamayacağı hükme bağlanmakta;

- Limanlarımıza gelen ticari gemilerin saldıkları sera gazı emisyonlarının karşılığı olarak gemi sahiplerinden bir bedel tahsil edileceği, bu bedelin hesaplanmasında Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sisteminin baz alınacağı, bu bedelin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesine özel ödenek olarak kaydedilip yeşil denizcilik araştırmalarında ve faaliyetlerinde kullanılacağına ilişkin hükümler getirilmekte;

- Liman giriş ve çıkış işlemlerinin daha hızlı ve etkin bir şekilde yapılabilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Liman Yönetimi Bilgi Sisteminin oluşturulması, böylece belgelerin elektronik sisteme yüklenebilmesi ve bazı denetimlerin de bu sistem üzerinden yapılabilmesi öngörülmekte;

- Ulusal sefer yapan Türk Bayraklı gemilere uygulanacak denetim aralıklarının, uluslararası kurallara uyumlu olmak zorunda olan uluslararası sefer yapan gemilere uygulanacak denetim aralıklarından farklı olarak gemilerin cinsi ve boyu gibi karakteristik özellikleri dikkate alınarak yönetmelik ile ayrıca düzenlenmesi öngörülmekte;

- Denize elverişlilik belgesi sadece Türk Bayraklı gemilerde bulunduğundan ve söz konusu denetim hem Türk hem de yabancı gemileri kapsadığından madde ile denize elverişlilik belgesinin bir ön koşul olmaktan çıkarılması amaçlanmakta;

- Limanlardan çıkış yapan ticaret gemilerinin denetimlerinin yönetmelikteki esaslara göre yapılacağı hükme bağlanarak denetimlerin kapsamı genişletilmekte;

- Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde yer alan devlet ormanlarında, karayollarında yük aktarmak için zaruri olan yükleme ve boşaltma işlemlerine ait geçici depolara bir bedel karşılığında izin verilebilmesi; Havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde kalan tesislerin yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılması halinde izin sahibinin talebi üzerine yüklenici/görevli şirket adına ağaçlandırma bedeli karşılığında üst hakkı tesis edilebilmesi; orman vasfındaki sahalarda Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından demiryolu ve buna bağlı elektrifikasyon, sinyalizasyon, haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı olan yük merkezi ve yolcu taşıma istasyonu gibi zorunlu tesislerde verilecek izinlerden bedel alınmaması hükme bağlanmakta;

- Orman Kanununa eklenen geçici madde ile maddenin yürürlüğe giriş tarihinden önce, devlet ormanlarında ulaşım hizmeti ve yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla havaalanı/havalimanı izin alanı sınırları içerisinde yapılan ve işletilen tesislerin havaalanı müstemilatı sayılacağı ve Tarım ve Orman Bakanlığınca buna izin verilebileceği ve bu izin için bir bedel alınmayacağı hükme bağlanmakta;

- Türk Sivil Havacılık Kurumunun denetim yetkisi artırılmakta ve bu yetkisi uluslararası standartlara uygun hale getirilmekte;

- Uluslararası hava trafiğine açık havaalanlarının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen standartlara uygun olması ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından sertifikalandırılması gerektiği hükme bağlanmakta;

- Tüm yolcuların güvenlik kontrolünden geçmesine yönelik mevzuat Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından belirlenen havacılık güvenliği standartlarıyla uyumlu hale getirilmekte;

- Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı mevzuatına uyum kapsamında havaalanları ve çevresinde yer alan kısıtlamalar arasına yaban hayatın oluşmasına ve gelişmesine sebebiyet verecek ve havacılık emniyetini tehlikeye sokabilecek tesisler ilave edilmekte, söz konusu tesislerin yapılmasına kısıtlama getirilerek başta kuş çarpmaları olmak üzere havacılığa önemli ölçüde zarar veren yaban hayatı ile mücadele edilmesi hedeflenmekte;

- İnsansız hava araçlarıyla ilgili yükümlülüklerini yerine getirmeyenlere uygulanacak ceza aralığı genişletilmekte, ceza üst sınırları yükseltilmekte;

- Anayasa Mahkemesinin kararı doğrultusunda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün insansız hava araçlarına ilişkin düzenleme yapacağı alanlar tahdidi olarak sayılmakta, bu alanlara ilişkin yaptırımlar ile bu yaptırımları uygulayacak kurumlar belirlenmekte, maddede yer alan ceza miktarları yeniden değerlendirilme oranları dikkate alınarak güncellenmekte;

- Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli gemilerde pay devirlerinde ve miras yoluyla devirlerde alınacak harçlar genel hükümlerle uyumlu hale getirilmekte, miras yoluyla devirde harç alınmayacağı, pay devirlerindeyse pay oranında harç alınacağı hükme bağlanmakta;

- Fosil yakıt kullanmayan gemilerin deniz ticaret filomuzda katılmasını teşvik etmek amacıyla Türk Uluslararası Gemi Siciline yeni kaydedilecek gemiler harçlardan muaf tutulmakta;

- Afet Müdahale Planı dâhilinde Afet Tahliye Koridoru olarak planlanan ve transit yük taşımacılığının yoğun şekilde gerçekleştiği otoyollar üzerinde gerekli yük aktarma merkezlerinin kurulabilmesi amaçlanmakta;

- On ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış gemilerden uluslararası sefer için ruhsatı olan gemilerde zorunlu sigorta bedelinin 250.000, uluslararası sefer için gerekli ruhsatı olmayan gemilerde 100.000 Özel Çekme Hakkından (SDR), az olamayacağı hükme bağlanmakta; ayrıca bazı terimler 2002 Atina Sözleşmesindeki düzenlemeye uygun olarak değiştirilmekte;

- Daha önce yıllık bazda öngörülen evrensel posta hizmeti net maliyeti bildirim sürelerinin aylık bazda belirlenmesi düzenlenmekte;

- Anayasa Mahkemesinin Kararı doğrultusunda sermayesinin yarısından fazlası PTT'ye ait olan şirketlerde istihdam edilecek personelin alımına ilişkin unvan, eğitim, tecrübe, dil bilgisi gibi kriterler getirilmekte ve Yönetim Kurulları yetkili kılınmakta;

- PTT'de çalışan idari hizmet sözleşmeli personele uygulanacak disiplin cezaları, görevden uzaklaştırma cezası ile disiplin amirleri ve kurulları düzenlenmekte;

- Havacılık ve uzayın yanı sıra denizcilik ve demiryolunda da dijital dönüşüm ve sıfır emisyon hedeflerinin gerçekleştirilebilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Ar-Ge bütçesinden Ar-Ge desteği sunulması mümkün kılınmakta;

- Limanlarda gemi, liman, tersane, acente, sömür, denetim belgelendirme ve diğer denizcilik işlemlerinin mesai saatleri dışında yerine getirilmesi durumunda, tahsil edilecek ücretlerin bir kısmının personele fazla mesai ücreti olarak verilmesi, kalan miktarın Hazineye gelir kaydedilmesi düzenlenmektedir.

3. Teklifin Geneli Üzerinde Yapılan Görüşmeler

Teklif hakkında Anayasaya aykırılık önergesi verilmemiş, doğrudan geneli üzerinde görüşmelere başlanmıştır.

Teklifin geneli üzerinde yapılan müzakerelerde, ilk imza sahibi Bilecik Milletvekili Halil ELDEMİR tarafından özetle;

- Teklif; ulaştırma, denizcilik, haberleşme, uzay ve bilgi teknolojilerine güvenli ve ekonomik erişimin sağlanarak toplumun yaşam kalitesinin artırılmasının hedeflendiği;

- Türkiye deniz yetki alanlarında, su yollarında ve iç sularda verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının uhdesinde olduğu ancak bu hizmetlerin yerine getirilmesinde 4046 sayılı Özelleştirme Kanunu kapsamında işletme hakkının devredilebileceği, buna karşın Boğazlarda bu hizmetlerin münhasıran Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından verileceği;

- Limanlarımıza gelen veya limanlarımızdan ayrılan ticari gemilerin sera gazı emisyonları için belirli bir bedel ödemesi gerektiği ve bu bedelin de yeşil denizcilik çalışmalarında kullanılmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının özel bütçesine gelir kaydedileceği;

- Liman giriş ve çıkışlarında işlemlerin ve denetimlerin elektronik sistem aracılığıyla sunulan belgeler üzerinden yapılabilmesinin mümkün hale getirileceği;

- Devlet ormanlarında afet tahliye koridoru niteliğinde olan yerlerde yük aktarım merkezlerine izin verilebilmesinin amaçlandığı;

- Havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde yolcuların zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak üzere yapılan tesis, terminal ve binalara havaalanı sınırları içerisinde kalmak kaydıyla izin verilebilmesine imkân tanındığı;

- Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünce yapılacak demiryolları ve buna bağlı elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme tesisleri gibi zorunlu tesislerin yapımında gerekli izinlere yönelik düzenleme yapıldığı;

- Uluslararası havaalanlarının sertifikalandırılmasının, havaalanlarını olumsuz etkileyen yaban hayata karşı önlemler alınmasının, havaalanı güvenliğinin artırılması amacıyla arama ve kontrol işlemlerinin düzenlendiği;

- İnsansız hava araçlarına yönelik düzenleme yapıldığı ve mevzuata aykırı kullanımlarda belirlenecek cezaların alt ve üst sınırlarının güncellendiği;

- Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli gemilerde ilk kayıt, şirket birleşmeleri, tür veya unvan değişikliği gibi sicillerinde gerçekleştirilen işlemlerde ve miras yoluyla devirlerde harç alınmaması, pay devirlerindeyse pay oranında harç alınmasının öngörüldüğü;

- Deniz yoluyla Türk karasularında yapılacak yolcu taşımacılığında yolcu başına yapılacak sigorta bedeli alt sınırının uluslararası sigortacılık prensiplerine uygun olarak yeniden düzenlendiği;

- Evrensel posta hizmetlerinin finansmanının kolaylaştırılmasının, PTT'nin İş Kanununa göre personel çalıştırabilmesinin, PTT'de çalışan idari hizmet sözleşmeli personelin disiplin hükümlerinin düzenlenmesinin amaçlandığı;

- Liman başkanlıklarında mesai saatleri dışında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından belirlenen ücretler karşılığında hizmet verilmesinin ve bu bedelden hizmeti sağlayan personelin yararlandırılmasının amaçlandığı;

ifade edilmiştir.

Toplantıya katılan Komisyon üyesi ve Komisyon üyesi olmayan milletvekilleri tarafından özetle;

- Liman hizmetlerinin sağlandığı yerlerin belediyelerine, uğradıkları çevre zararlarından ötürü belirli bir kaynak aktarılması gerektiği;

- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ihalesinde pazarlık usulü yerine açık arttırma usulünün benimsenmesi; bu işin bir özelleştirme niteliğinde olmamasından dolayı Özelleştirme Kanununun esas alınmaması gerektiği;

- Uluslararası sözleşmelerin kapsamı dışında kalan ticari gemiler için Kanundaki denetim süre aralıklarının korunması veya yönetmelikle hangi hususların düzenleneceğinin kanunda belirtilmesi gerektiği;

- Orman sınırları içindeki yerlerde havaalanları, karayolları ve demiryollarının bazı ihtiyaçları için bina ve tesis inşa edilmesine izin verilmesinin kötüye kullanıma neden olabileceği, bu yolla haksız kazanç oluşturulabileceği ve ormanlara zarar verilebileceği; tesislere ilişkin kullanım amacı, alan sınırı ve firmaların devlete ödeyeceği bedeller gibi bazı hususların net olarak belirlenmediği, bunun da suistimallere yol açabileceğinden endişe edildiği

ifade edilmiştir.

Yürütmeyi temsilen toplantıya katılanlar tarafından özetle;

- 4046 sayılı Özelleştirme Kanununda hangi özelleştirme yönteminde hangi ihale usulünün uygulanacağını belirtildiği, satış yapılmayıp da işletme hakkı devredilecekse Kanuna göre pazarlık, açık arttırma ve elektronik olmak üzere üç ihale yönteminin bulunduğu, Özelleştirme İdaresinin yapmış olduğu ihalelerin büyük bir çoğunluğunu pazarlık usulü ile yaptığı ve açık arttırma ile sonuçlandığı, pazarlık usulünün benimsenmesiyle, ihaleye katılanların verdikleri tekliflerin İdaresinin istediği noktaya çekilmesinin amaçlandığı belirtilmiştir.

- Orman alanlarında Karayolları Genel Müdürlüğüne verilecek izinlerin Afet Müdahale Planı kapsamında afet tahliye koridoru niteliğinde olduğu, verilecek izinler kapsamında yapılacak yapıların yeni orman arazilerinde yapılmayacağı, Orman Genel Müdürlüğü tarafından karayolu yapımı için tahsis edilmiş alan sınırları içinde yapılacağı, bu tür merkezlerin orman alanına denk gelmesi durumunda da yapılabilmesi için Orman Kanununda bu değişikliğe ihtiyaç duyulduğu;

- Havaalanı bölgesi içinde yapılacak yapıların yeni bir orman alanında yapılmayacağı, Orman Genel Müdürlüğü tarafından havaalanı izin alanı olarak tahsis edilen alanda bulunan orman alanlarında bu yapıların yapılacağı, bunlara izin verilmesi için de kanuni düzenleme yapılması gerektiği;

- Kanunun 9'uncu maddesinde havaalanlarıyla ilgili en önemli meselelerden birinin, havaalanlarının bir kısmı orman arazisi içinde yer aldığı zaman bu arazilerin izin bedelinin Orman Genel Müdürlüğü tarafından Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğünden (DHMİ) tahsil edilip edilmeyeceğiyle ilgili olduğu; Orman Genel Müdürlüğü tarafından Altyapı Genel Müdürlüğüne yapılan tahsislerde bir bedel alınmazken kamu iktisadi kuruluşu niteliğinde bir kuruluş olan DHMİ'den tahsis bedeli alındığı, yapılan düzenlemeyle bunun önüne geçilmesinin amaçlandığı;

- İş Kanununa göre personel istihdam etmeye, İdari hizmet sözleşmesiyle personel istihdam eden PTT'nin değil, özel sektörle rekabet eden PTT iştiraklerinin ihtiyaç duyduğu, ifade edilmiştir.

Teklifin geneli üzerinde yapılan görüşmelerin tamamlanmasını müteakip maddeleri üzerinde görüşmelere geçilmesi oyçokluğuyla kabul edilmiştir.

4. Komisyonun Maddeler Hakkındaki Kararı

Teklifin 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25'inci maddeleri oyçokluğuyla aynen kabul edilmiştir.

Teklifin, 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ekli (I) sayılı cetvelinde değişiklik yapan 26'ncı maddesi Teklif metninden çıkarılmıştır. 27, 28, 29 ve 30'uncu maddeler buna göre teselsül ettirilerek aynen kabul edilmiştir.

26'ncı maddenin metinden çıkartılması nedeniyle Teklifte düzenlenen kanun hükmünde kararname sayısı bire düşüğünden, Teklifin adı redaksiyon kapsamında yeniden düzenlenmiştir.

Komisyonun alınan yetki çerçevesinde, Teklifin tamamı, tereddütleri gidermek ve anlamı netleştirmek amacıyla terim ve ibareler, kanun dili ve tekniği bakımından gözden geçirilmiş ve metinde redaksiyon mahiyetinde ekleme ve değişiklikler yapılmıştır.

5. Özel Sözcüler

İçtüzüğün 45'inci maddesi uyarınca Teklifin Genel Kuruldaki görüşmelerinde Komisyonumuzu temsil etmek üzere;

Bilecik Milletvekili Halil ELDEMİR,

Trabzon Milletvekili Vehbi KOÇ ve

Batman Milletvekili Ferhat NASIROĞLU özel sözcüler olarak seçilmiştir.

Başkan
Adil Karaismailoğlu
Trabzon

Başkanvekili
Mustafa Demir
İstanbul

Kâtip
Mervan Gül
Siirt

Üye <i>Sururi Çorabatır</i> Antalya (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Kaan Koç</i> Ardahan	Üye <i>Hüseyin Yıldız</i> Aydın (Muhalefet şerhimiz vardır)
Üye <i>Seda Sarıbaş</i> Aydın	Üye <i>Ferhat Nasıroğlu</i> Batman (Bu raporun özel sözcüsü)	Üye <i>Halil Eldemir</i> Bilecik (Bu raporun özel sözcüsü)
Üye <i>Mustafa Oğuz</i> Burdur	Üye <i>Mehmet Atmaca</i> Bursa (Muhalefet şerhimiz vardır. Son oylamada bulunamadı)	Üye <i>Ayhan Gider</i> Çanakkale
Üye <i>Semih Işıkver</i> Elâzığ	Üye <i>Ertuğrul Gazi Konal</i> Giresun	Üye <i>Ayşe Sibel Yanıkömeroğlu</i> İstanbul (Muhalefet şerhimiz vardır)
Üye <i>Ersin Beyaz</i> İstanbul (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>George Aslan</i> Mardin (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Gülcan Kış</i> Mersin (Muhalefet şerhimiz vardır. Son oylamada bulunamadı)
Üye <i>Ulaş Karasu</i> Sivas (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Vehbi Koç</i> Trabzon (Bu raporun özel sözcüsü)	Üye <i>Yavuz Aydın</i> Trabzon (Muhalefet şerhimiz vardır)

MUHALEFET ŞERHİ

TBMM Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu’nda 05.06.2024 tarihinde kabul edilen (2/2194) Esas numaralı “Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”ne ve teklifin maddelerine ilişkin karşı oluşumuzun nedenleri ve muhalefet şerhimizin gerekçeleri aşağıda belirtilmiştir.

TEKLİFİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ

Birbiriyle hiçbir ilişki bulunmayan ve normal şartlarda yan yana gelmesi dahi mümkün olmayan, çok sayıda kanunda değişiklik yapılmasını öngören ve mevzuata “Torba Kanun” olarak da giren kanun teklifleri, bir istisna olmasına karşın mevcut iktidar tarafından bir kural haline getirilmiştir. Söz konusu yasalar, aceleyle kanunlaştırılması için İçtüzüğün 91’inci maddesi uyarınca “Temel Kanun” olarak görülmek üzere Genel Kurul gündemine alınmaktadır.

Kötü bir iktidar alışkanlığı olarak değerlendirilebilecek bu tür kanun hazırlama ve yapma tekniği, hem yürürlükteki mevzuatla uyum açısından, hem de kanunların uygulanması aşamasında ciddi sorunlar doğurmaktadır.

TBMM’de, ilgili ihtisas komisyonlarında yeterince tartışılıp, değerlendirilmeden kabul edilen çok sayıda benzer düzenlemeden ülkemiz ve vatandaşlarımız doğal olarak etkilenmekte ve mağdur olmakta, daha sonra yeniden aynı kanun maddesinin değiştirilmesi gereği doğmaktadır.

Toplulun geniş kesimlerini yakından ilgilendiren, kamu düzenini sağlayacak, kamu hizmetlerinin daha etkin, verimli yapılması açısından yerleşik yasa yapma tekniğine uygun olmayan bu uygulama, demokrasimizin yerleşik teamüllerine de uygun değildir. Bu olumsuz uygulama, kamu kurum ve kuruluşları ile ilgili sivil kurumlarının yeteri kadar görüşlerinin alınamamasına neden olmakla birlikte, aceleyle yapılan düzenlemeler olumsuz mali ve ekonomik etkiler de oluşturmaktadır.

Komisyonumuza 30 madde olarak gelen bu teklif de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nı yakından ilgilendiren bazı kanunlarda değişiklikler içermekle birlikte, özü itibarıyla “Torba Kanun” olarak değerlendirilecek bir düzenlemedir. Anayasa’ya aykırılıkları şerhin ileriki bölümlerinde belirtilecek olan bu teklif, ana hatlarıyla şu düzenlemeleri içermektedir:

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na liman, iskele ve kıyı yapılarında sadece gemilere verilen hizmetlere ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret belirleme ve denetleme yetkisi verilmektedir.
- İstanbul ve Çanakkale boğazları hariç, Kılavuzluk ve hizmetlerinin özelleştirilebilmeleri için yasal alt yapı oluşturulmaktadır.
- Ticari gemiler sera emisyon bedeli ödeyecek, elde edilecek gelirin ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yeşil denizcilğe yönelik AR-GE, dönüşüm, yeni yapım faaliyetlerinin finansmanı için kullanılacaktır.
- Liman giriş çıkışlarının kontrolünün elektronik sistem üzerinden yapılabilecektir.

- Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde olan devlet ormanlarındaki otoyollarda yük aktarmak için yükleme ve boşaltma işlemlerine ait geçici depolar ve bunların tamamlayıcısı olan tesislerin kurulabilmesine izin verilmektedir.
- Devlet ormanları içinde kalan havaalanlarında (YİD modelinde olanlar dahil) yapılacak hizmet tesislerinden de hiçbir kira bedeli alınmaması düzenlenmektedir.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün (SHGM), denetleme yapabileceği alan genişletilmektedir.
- Havaalanlarında yolcuların gerektiğinde elle kontrol edilmeleri ve aranmalarına izin verilmektedir. Elle aramayı kabul etmeyen yolcu uçağa alınmayacaktır.
- Kuş çarpmalarını önlemek amacıyla havaalanı çevresi ve dahiline yaban hayatını geliştirecek tesis yapısı yasaklanmaktadır.
- Türk Sivil Havacılık Kanunu kapsamındaki idari para cezaları yeniden düzenlenmektedir.
- PTT iştiraklerinde kamu mevzuatına tabi olmaksızın işçi istihdamına olanak sağlanmaktadır. PTT’ de çalışan personelin disiplin hükümleri kanuna eklenmektedir.
- Liman başkanlıklarındaki personele fazla çalışması halinde, ayda 50 saate kadar fazla çalışma ücreti ödenmesi öngörülmektedir.

Türkiye’de hukuka ve yargıya olan güvenin erozyona uğraması, hukukun kişilere, gruplara ve siyasi baskılara göre şekillenmesi, AKP iktidarları boyunca süregelen bir gerçektir. Anayasa’nın iktidar tarafından tanınmaması, Anayasa Mahkemesi’nin kararlarının “saygı duymuyorum” ifadesiyle karşılık bulan ve bu ifade doğrultusunda atılan adımlarla itibarsızlaştırılması, ülkemizin hukuk devleti kimliğinden hızla uzaklaştığının bir göstergesidir.

Teklifin, komisyonumuzda görüşüldüğü günlerde Anayasa Mahkemesi, cumhurbaşkanlığı hükümet sisteminin anayasayla uyumunu sağlamak için çıkarılan KHK’de birçok iptale imza atmıştır. Yüksek Mahkeme; KHK kapsamında cumhurbaşkanına rektör atama ve Merkez Bankası başkanını görev süresi tamamlanmadan görevden alma hakkı tanıyan hükümlerini anayasaya uymama gerekçesiyle iptal etmiştir. Önümüzdeki teklifte de Anayasa Mahkemesi’nin ve Danıştay’ın iptal ettiği bazı düzenlemeleri yeniden getirmektedir.

Siyasi iktidar yargının bağımsızlığı konusundaki olumsuz tavrını değiştirmedeği sürece, yapılan yasal düzenlemelerle sorunlara çözüm getirilemeyeceği çok açıktır. Burada temel sorun, anlayış ve kişisel ya da şahsi çıkarlar uğruna yargının siyasallaştırılması, yasalara ve Anayasa’ya uyulmaması sorunudur. Bu çerçevede, Torba Kanun uygulamasıyla yapılan bazı düzenlemeleri “duruma ve kişiye özel kanun yapma” uygulaması olarak değerlendirmek, bunu da devletin kişiye endeksli yönetim anlayışının bir tezahürü olarak, “yok kanun yap kanun” anlayışıyla değerlendirmek yanlış olmayacaktır.

TEKLİFİN BAZI MADDELERİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELERİMİZ

MADDE 1: 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 10'uncu maddesinde değişikliğe gidilmektedir. Liman, iskele ve kıyı yapılarında gemilere verilen hizmetlere yönelik taban ve tavan ücret belirlenmesine ilişkin düzenleme getirilmektedir.

Maddenin mevcut hali; **“Bahri merakibi belediye hudutları içinde nakliye tarifeleri her altı ayda bir defa ticareti bahriye müdürü veya liman reisi ve ticaret odası ve belediyeden ve var ise bahri ticaret odası ve şirket meclisi idaresinden müntahap birer aza ile mıntika ticaret müdüründen mürekkep bir komisyonca tanzim ve Ticaret Vekaleti tarafından tasdik olunur”** şeklindedir.

Maddenin teklif edilen yeni halinde: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına liman, iskele ve kıyı yapılarında sadece gemilere verilen hizmetlere ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret belirleme ve denetleme yetkisi verilmektedir.

Değiştirilmesi teklif edilen bu kanun maddesi yürürlükte iken, bakanlığa tarifeler hakkında yetki veren 56 sayılı CBK çıkarılmış, ancak bu CBK'daki ilgili hüküm Anayasa Mahkemesi'nin 16/2/2023 tarihli ve E: 2020/34, K: 2023/25 sayılı Kararı ile iptal edilmiştir. İptal gerekçesi, özetle şu şekildedir: **“Dava konusu CBK kuralının olmaması durumunda kullanımı ücrete tabi olan liman, iskele ve kıyı yapılarının kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin ücretlerin belirlenmesinde anılan Kanun hükümlerinin uygulanacağı açıktır. Dolayısıyla kuralın kanunun açıkça düzenlediği bir konuya ilişkin olduğu anlaşılmaktadır. Diğer yandan söz konusu ücretlerin taban ve tavan sınırlarının belirlenmesi de ücretlerin belirlenmesiyle ilgili bir husus olduğundan dava konusu kuralla Genel Müdürlüğe söz konusu ücretleri belirleme yetkisinin değil sadece bu ücretlerin taban ve tavan sınırlarının belirlenmesi yetkisinin verilmiş olması da karşılaştırmaya esas alınan düzenlemelerin aynı alanda hüküm ifade ettiği yolunda varılan sonucu değiştirmemektedir. Bu itibarla dava konusu Cumhurbaşkanlığı Kararı (CBK) kuralının kanunun açıkça düzenlediği bir konuya ilişkin olması nedeniyle Anayasa'nın 104. maddesinin on yedinci fıkrasının dördüncü cümlesine aykırılık teşkil ettiği sonucuna ulaşılmıştır.”**

MADDE 2: 618 sayılı Limanlar Kanununa ek madde eklenmekte ve kılavuzluk ve hizmetlerinin İstanbul ve Çanakkale boğazları haricinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı uhdesine verilmesi ve özelleştirilebilmelerinin yolu açılmaktadır.

Teklifin can alıcı maddelerinden biri olan ve Anayasa'ya aykırılık teşkil eden maddelerinden biri olan bu düzenleme kişi ve gruplara özel bir düzenlemeye örnek teşkil etmektedir.

Kılavuzluk ve römorkörlük denizlerde, boğazlarda ve kanallarda gemilerin liman ve tersanelere giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılımlarında, şamandıralara bağlanmalarında, demirlemelerinde, buraları terk etmelerinde ve herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen hizmetlerdir. Danıştay kararlarına, Sayıştay raporlarına da yansdığı şekli ile söz konusu hizmetler “kamu hizmeti”dir. Hizmet niteliği itibarıyla limancılık faaliyetinin de bir unsurudur. **Bu tür hizmet niteliği itibarıyla bir grup veya bir kesim aracılığıyla değil, devlet aracılığıyla sunulması gerekir.**

Daha önce Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından kamu eli ile yerine getirilen bu hizmetler, esasen TDİ'nin özelleştirmesi esnasında 233 sayılı KHK ile kurulan Kıyı Emniyeti

Genel Müdürlüğü’ ne devredilmiştir. Bu husus, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ana statüsünde belirtilen amacı; *“denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, belirlenen sahada tekel şeklinde olmak üzere tüm denizlerde su aracı ve/veya diğer eşyaya verilen kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak, tekel alanı içerisinde can kurtarma (tahlisiye) hizmetlerini yapmak, seyir emniyetini arttırmaya yönelik hizmetler ile bu amaçlara ilişkin her türlü cihaz ve tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek, denetlemek ve bunların bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak ve bu faaliyetleri yerine getirmek için her türlü yatırım yapmak”* olarak ifade edilmektedir.

Bu amaçları gerçekleştirmek için yeterli kabiliyet ve kapasiteye sahip konumda bulunmasına karşın, bu yetki; işi yapmakla yetkili ve görevli olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nden 2018 ve 2020 tarihli yönetmelikler ile alınmıştır. Yine 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 478’inci maddesinin birinci fıkrasının (g) bendi ve 490’ıncı maddesinin üçüncü fıkrası hükümleri ile bu hizmetler halen usulsüz ve tamamen hukuka aykırı olarak özel sektör eli ile yapılmaya devam ettirilmiştir. Nitekim, Anayasa Mahkemesi, kılavuzluk ve hizmetleri brüt gelirlerinden yüzde 30 esasına göre alınan ve yüzde 50’si Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermayesine aktarılan Kamu Payı’nı düzenlemeyi yapan hukuksal enstrüman yönünden Anayasa’ya aykırı bularak iptal etmiştir. Anayasa Mahkemesi’nin 27.02.2024 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan kararı, söz konusu hükmün Anayasa’nın 104. Maddesinin 17. Fıkrasında yer alan **“Anayasada münhasıran kanunen düzenlenmesi öngörülen konularda Cumhurbaşkanlığı kararnamesi çıkarılamaz”** hükmü gereğince iptal edilmiştir.

Halihazırda ülkemizde kamu tarafından işletilen 11 liman tesisi; 26 özelleştirilen liman tesisi, 3 adet de Yap İşlet Devret ile işletilen liman tesisi bulunmaktadır. Boğaz geçişi esnasında verilen kılavuzluk ve hizmetleri, “boğazın stratejik önemi nedeniyle” Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nce verilmektedir.

Anayasa Mahkemesince iptal edilen CBK’da yer alan paylar, kanun teklifinde aynı şekilde tekrar edilmiştir. Bu paylar, yüzde 20 ile yüzde 30 olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda 2023 yılında, bakanlık tarafından bölgesel hizmet sahaları ve limanlardan toplanan paylar aşağıdaki tabloda verilmiştir.

HİZMET VEREN	HİZMET TÜRÜ	TOPLAM PAY (TL)
Bölgesel Hizmet Sahaları (İzmit Körfezi, İskenderun Körfezi, Nemrut Körfezi, Gemlik Körfezi, Ambarlı, Mersin 2, Antalya 2, Tekirdağ 2, Samsun 2)	Klavuzluk-Römorkörlük	1.667.600.266
Kamu Limanları	Klavuzluk-Römorkörlük	1.612.760.199
Özelleştirilen Limanlar	Klavuzluk-Römorkörlük	589.776.551
YİD	Klavuzluk-Römorkörlük	5.667.434
Tersane ve Gemi Geri Dönüşüm Tesisleri	Klavuzluk-Römorkörlük	203.361.655
TOPLAM		4.244.184.244

Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararından önceki 2023 yılında, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün hizmet verdiği Türk Boğazları ve Limanlarında giriş-çıkış yapan gemilerden elde edilen kılavuzluk ve römorkör hizmetleri geliri 6 milyar 250 milyon 900 bin 831 TL (265 milyon 064 bin 876 Dolar) ve Ulaştırma Bakanlığı'nın gördürülen hizmetler dolayısıyla liman tesislerinden elde ettiği pay ise 4 milyar 244 milyon 184 bin 244 TL'dir.

Tablodan da anlaşılacağı üzere, teklifte yer aldığı şekilde bakanlık pay almak yerine, bu hizmeti Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne yaptırması halinde, yüzde 25 pay üzerinden yapılan hesaplamayla yılda yaklaşık 16 milyar 976 milyon TL'lik gelir elde edilecekti.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün yaptığı yatırımlar, sahip olduğu kabiliyetler ve kapasite kullanım oranları ortadadır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün bu hizmetleri yapması, hizmetlerin tek elden yürütülmesini de sağlayacak ve kamu verimliliği artacaktır.

NETİCE İTİBARIYLA BU KADAR YÜKSEK BEDELLİ, KIYI KANUNU VE ANAYASA GEREĞİNCE SON DERECE STRATEJİK VE GÜVENLİK AÇISINDAN ÖNEMLİ OLAN BİR KAMU HİZMETİNİN 20 YIL SÜREYLE GERCEK VEYA TÜZEL KİŞİLERE DEVRİNİN YAPILMASI HİÇBİR ŞEKİLDE KABUL EDİLEBİLİR VE DOĞRU DEĞİLDİR.

Temel ilke olarak özelleştirmeye konu olmaması gereken, devlet aracılığıyla yapılması gereken bu gibi hizmetlerin kanuni düzenleme olmaksızın, CBK'lar eliyle yürütülmesi ve bu yolla bir fiili durum yaratılması kabul edilemez. Teklif, Anayasa Mahkemesinin 2018/118 E. Ve 2023/180 K. Sayılı iptal kararında da vurgulandığı üzere, kılavuzluk ve hizmet gelirlerinden alınacak payların CBK ile düzenlenemeyeceğine dair kararı karşılamak için sunulmuştur. Ne var ki bu düzenlemenin de temel mantığında kılavuzluk ve hizmetlerinin Bakanlık uhdesinde verilmesinin yanında özelleştirilebilmelerinin de önü açılmaktadır. Madde, fiili durumun kanuna dönüştürülmek suretiyle yasama organının hukuka aykırı bir duruma aracı kılınması sonucuna yol açabilecektir. Böyle bir düzenleme yapılacak olsa dahi ihale yönteminin “açık artırma usulü” yerine “pazarlık usulü”yle yapılacağının yazılması, isteklilerin serbestçe yarışabileceği bir ortamın oluşmaması da maddenin adrese teslim getirildiğinin bir göstergesidir.

Kanun değişikliğinin bu şekilde yürürlüğe girmesi halinde, metninde yer aldığı şekliyle bu kadar yüksek meblağlı bir iş için yapılacak bir ihalenin aleni, açık ve şeffaf “Açık Artırma Usulü” ile yapılması gerektiği bir zorunluluktur. Teklif metninde idarenin keyfiliklerinin sürdürüleceği “Pazarlık Usulü”nün seçilmesi ve bu işleminin 20 yıllık bir devir (!) olması Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'daki düzenlemeyle ihale edilmesi hukuki garabeti ortaya koymaktadır. Zira 4046 sayılı Kanunun 18 Maddesinin “c” bendinde ihale usulleri tanımlanmış ve “İhaleler kapalı teklif, pazarlık, açık artırma, belli istekliler arasında kapalı teklif usulü ve elektronik ihale usulü ile yapılır” amir hükmü bulunmaktadır. Teklif metninde ihalenin, bu kanunda yazıldığı şekli ile “pazarlık usulü” uygulanmak suretiyle gerçekleştirileceğinin belirtilmiş olması, basına örnekleri de yansıyan uygulamaların ve kişiye özel, yandaşları koruyup zenginliğine zenginlik katmak için getirildiği anlamından başkaca bir anlam taşımamaktadır. Zaten AKP döneminde pazarlık usulü ile yapılan ihalelerin, daima yandaşlara verilen ve adrese teslim ihaleler olduğu aşikardır. “Açık Artırma Usulü” nün seçilmemiş olması; bu

konudaki yargı kararlarına ve Sayıştay raporundaki eleştirilere de açıkça aykırıdır. Düzenleme yapılacaksa, kanunun hiçbir tartışmaya mahal vermeyecek, bütün sektör dinamiklerinin çağrıldığı ve hak edenin kazandığı bir ihale olabilmesi için teklif metnine açıkça “ihalenin açık artırma usulü ile yapılacağı” yazılması gerekmektedir.

Komisyon görüşmeleri sırasında, AKP Trabzon Milletvekili ve Komisyon Başkanı Adil KARAİSMAİLOĞLU teklifin TBMM Genel Kurulu’ndaki görüşmeleri sırasında önerge ile düzeltileceğini belirtmiş, teklif sahiplerinden AKP Bilecik Milletvekili Halil ELDEMİR de “Orada açık ihalenin de yapılabilmesi yani pazarlıkta açık ihalenin de olması şekline, o hâle getireceğiz” ifadelerini kullanmıştır.

Yine, madde metninde ihale komisyonunun bakanlık bünyesinde bakan tarafından belirleneceği belirtilmektedir. Bugüne kadarki uygulamalardan da söz konusu hizmetlerden alınan kamu payı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Genel Bütçe arasında paylaşılmaktadır. Bu durumda bir Genel Bütçe kalemi olan hizmetlerin bu şekilde devrine ilişkin yapılacak bir ihalenin tek başına Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetkililerinden oluşması kanunlara aykırı olacaktır. Bu nedenle komisyonu üyelerinin Maliye Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı personelinin oluşması doğru olacaktır.

Yukarda kısaca özetlenmiş olan ve 1936 yılında başta Kurucu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucu kadroları tarafından Türkiye’nin sınırlarını garanti altına alan bir antlaşma olarak imzaladıkları ve Cumhuriyetimizin en önemli kazanımlarından biri olan Montrö Anlaşması ile koruma altına alınmış olan boğazlarımızda olduğu gibi; hem stratejik hem de jeopolitik olarak çok önemli olan denizlerimizi kullanacak olan gemilere verilecek olan kılavuzluk ve hizmetlerinin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yapılması gerektiğini bir kez daha vurguluyoruz.

MADDE 4: Kılavuzluk ve faaliyetlerine ilişkin hizmetlerin aksamaması gerekçesiyle geçiş maddelerini düzenleyen bu madde ile yönetmeliğin 6 ay içinde çıkarılacağı ve yönetmeliği müteakip 1 ay içinde ihalelerin yapılacağı hüküm altına alınmıştır.

MADDE 6-7: Teklifin 6. ve 7. Maddeleri ile 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki kanun maddeleri değiştirilmektedir. Teklifin 6. maddesi ile ticari gemilerin malzeme ve ekipmanlarının denetlenme süre aralıkları kanundan kaldırılmakta; yönetmeliğe ve uluslararası sözleşmelere bırakılmaktadır.

Uluslararası sözleşmelere bağlı gemilerin denetimi uluslararası sözleşmeler kapsamında yapılacaktır. Bu kapsamda olmayan ticari gemilerin denetim usulleri ise genel müdürlüğün yönetmeliğiyle belirlenecektir.

Uluslararası sözleşmeler dışında kalan ticari gemiler için, mevcut Kanundaki denetim süre aralıklarının korunması veya yönetmelikle hangi hususların düzenleneceğinin açıkça Kanunda yazılması gereklidir. Ayrıca, madde gerekçesinde belirtilen gemi özelliklerine uygun biçimde yönetmeliğin ticari gemilerde hangi ölçütlere göre denetimi ve denetim süresini çeşitlendireceğinin netleştirilmesi gereklidir.

7. Maddede yapılan değişiklik ile denize elverişlilik belgesi sadece Türk Bayraklı gemilerde bulunduğundan ve söz konusu denetim hem Türk hem de yabancı gemileri kapsadığından madde ile denize elverişlilik belgesi bir ön koşul olmaktan çıkarılmaktadır. Limanlardan çıkış

yapan ticaret gemilerinin denetimlerinin yönetmelikteki esaslara göre yapılacağı hükme bağlanmaktadır. Bu hususta yapılacak denetimlerin temel usul ve esasları, süre aralıkları ve yöntemi Kanunda açıkça belirtilmek suretiyle denetlenmesi zorunluluğu devam ettirilmelidir. Bunun için eklenmek istenen “denetlenebilir” yerine “denetlenir” ibaresi kullanılmalıdır.

MADDE 9-10-19: Teklifin en can alıcı düzenlemelerinden diğeri, bu maddeler marifetiyle yapılmaktadır. Bu düzenlemelere göre, Orman Kanunu’nun ek 9 uncu maddesine eklenen fıkralar ile; Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde olan devlet ormanlarındaki erişme kontrolü uygulanan karayollarında (otoyol) yük aktarmak için zaruri olan yükleme ve boşaltma işlemlerine ait geçici depolar ve bunların tamamlayıcısı olan tesislere karayolu sınır çizgisi içinde kalmak kaydıyla ağaçlandırma bedeli alınarak izin verilebilmesi sağlanmaktadır.

Ayrıca, devlet ormanlarında verilen havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binalarına havaalanı/havalimanı sınırları içinde kalmak kaydıyla izin verilebilmesinin önü açılmaktadır.

TCDD tarafından demiryolu ve buna bağlı elektrifikasyon, sinyalizasyon, haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı olan yük merkezi ve yolcu taşıma istasyonu gibi zorunlu tesislere izin talep edilecek orman vasfındaki tüm sahalar için bedelsiz izin verilmesi sağlanmaktadır.

İzne konu tesislerin kiralınması, özelleştirme uygulamaları kapsamında işletme hakkının devredilmesi veya Yap-İşlet-Devret modeliyle yaptırılması ve işlettilmesi halinde orman sayılan alana isabet eden; sözleşmesi gereği ilgili idareye ödenmesi gereken kira bedelinin veya işletme hakkının devredilmesi halinde devir bedelinin %50’si Orman Genel Müdürlüğü özel bütçe hesabına ödenmesi öngörülmektedir.

Havaalanlarına ilişkin olarak getirilen düzenlemeden “... devlet ormanlarında verilen havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binalarına havaalanı/havalimanı sınırları içinde kalmak kaydıyla izin verilebilmesi” ile 10 uncu maddesi ile de Orman Kanununa geçici madde eklenerek maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce devlet ormanlarında verilen havaalanı/havalimanı izin alanı sınırları içerisinde yapılan, işletilen, işlettirilen veya Yap-İşlet-Devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettirilen tesislerin havaalanı/havalimanının müstemilatı sayılacağı ve izin verilen tesislerden herhangi bir bedel alınmayacağı hükme bağlanmakta ve hâlihazırda bu kapsama giren ve devlet ormanlarında maddenin yürürlüğe gireceği tarihten önce havaalanı/havalimanı izni verilen Kastamonu, Antalya ve İzmir gibi havaalanları arasında eşit uygulama yapılmasına imkân sağlanması” düzenlemeleri yapılmaktadır.

Hem geçmiş dönemde yapılmış hem de yapımı devam eden ya da ileride yapılacak olan havaalanlarında, havaalanı tanım ve konsepti değiştirilmektedir.

Meri mevzuat buna izin vermiyorsa bugüne kadar yapılanların nasıl ve neye dayanarak yapıldığı ve yapılmış Orman alanı tahsisi ile yapılan sözleşmelerin kanuniliği ve geçerliliği ile yapılmakta olan projelerin kanunlara uygun olup olmadığı soruları cevapsız kalmıştır.

Ayrıca, Kanunla da olsa kanunların geriye dönük düzenlemeler içermesi hukukun temel prensiplerine de aykırıdır. Bu yöntemin uygulanması bir tür af olarak da nitelendirilebilir. Bu düzenlemelere neden ihtiyaç duyulduğu açıkça belirtilmeli kamuoyu bu konuda aydınlatılmalıdır.

Teklifin 19’uncu maddesi ile 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanunun 29 uncu maddesi değiştirilmektedir.

Teklifin 9-10’uncu maddeleriyle yapılan düzenlemeler ile devlet ormanları sınırları içerisinde çeşitli hizmetlerin yerine getirilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan alanların kullanılması nedeniyle alınan bedellerin, genel bütçe kapsamında olan idarelere uygulanan istisnanın, Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle iş yapan özel firmalar için uygulanarak alınmaması amaçlanmaktadır. Bu modelle yapılan pek çok yatırımın maliyetinin çok üzerinde bedellerle sözleşmelere taraf olan firmalara yaptırıldığı da bilinmektedir. “Milletin cebinden 1 kuruş çıkmayacak” diyerek YİD modeliyle yaptırılan yatırımlar için milletimiz 2017 yılından 2023 yılına kadar tam 16,8 milyar dolar, 2026 yılı sonuna kadar da tam 16 milyar dolar ödeyecektir. Katlandıkları maliyetin kat be kat fazlası kar elde ettikleri bilinen firmalar için bir istisna uygulanması asla kabul edilebilir değildir. Bir örnek vermek gerekirse, Kamu-Özel işbirliği finansman modeliyle YİD projelerinin en büyük çöküşlerinden bir tanesi olan Zafer Havalimanı için verilen yolcu garantisi açıldığı gündün bu yana bir kez bile tutturulamamıştır. 2012 yılında açılan Zafer Havalimanı; 29 yıl 11 aylığına IC İçtaş İnşaat tarafından işletilmektedir. Anlaşmaya göre havalimanından geçmeyen yolcu için 21 Mart 2044’e kadar şirkete devletin kasasından garanti bedeli ödenmeye devam etmektedir. AKP’nin yandaşlarını zengin ettiği ve kuş uçmayan, kervan geçmeyen bu havaalanında yolcu garantisi 2023 yılında hedefinden tam yüzde 96 sapmış ve bu nedenle güncel kurla toplam 220 milyon TL firmaya ödeme yapılmıştır. Yine 2024 yılın ilk dört ayındaki yüzde 97’lik sapmanın bedelini yine vatandaşın cebinden ödenmiş ve güncel kurla tam 78 milyon TL ödeme yine firmaya ödeme yapılmıştır.

Bir de bunun karayolları, köprülere ilişkin bölümü yer alırken, iktidar hangi otoyol ve hangi güzergah noktalarında yapılacağı henüz planlanmamış, projelendirilmemiş ve YİD yöntemiyle işletilen yollarda işletmesini kimlerin yapacağı, işletme hakkına sahip kişiler veya üçüncü kişiler tarafından kurulup işletilecekse bu hakkın verilmesinde izlenecek yolun ne olacağı, gelirin kime kalacağı vb. konuları hala belirsiz olan “geçici depolama alanları” yapılmasına olanak tanımak istemektedir. Komisyon görüşmeleri sırasında, Osmangazi Köprüsünü devasa karla işleten şirketin, Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu üzerindeki; 25 benzin istasyonu, 33 restoran ve 33 alışveriş merkezi için Hazine’ye tek kuruş kira ödemediği hatırlatılmış ve YİD modelinin uygulandığı otoyolların üzerindeki A, B, C, D tipi olarak standardize edilen hizmet tesislerindeki park ve servis alanlarıyla ilgili;

- YİD yöntemiyle işletilen otoyollar üzerindeki park ve servis alanlarının tiplerine göre sayısı kaçtır?
- Bu tesisler hangi tarihlerde faaliyete geçmiştir? bu tesislerin kamuya devri hangi tarihlerde yapılacaktır?
- Bu tesisler hangi şirketler tarafından işletilmektedir? kira sözleşmeleri hangi para cinsine göre yapılmıştır?

- Devletin, her bir yıl ayrı ayrı gösterilmek üzere bugüne kadar bu tesislerden elde ettikleri kira gelirleri ne kadardır?
- Metne eklenen yük aktarma merkezinin tanımı yoktur. Bu tarihten sonra yapılacak olan yük aktarma merkezlerinin hangi yapı ve tesisleri içerebileceği kimin nasıl yapacağı ya da yaptırılacağı vb.

Sorularına ilgili bürokratlar tarafından yanıt verilememiştir.

MADDE 15: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), ülkemizde sivil havacılık alanında otorite kurumdur. Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı kuruluş olan SHGM, stratejik öneme haiz bir kurumdur. Ancak son yıllarda ülkemizdeki birçok kamu kurumunda olduğu gibi SHGM de önemli sorun ve usulsüzlüklerle anılan bir kurum haline gelmiştir. Teklifin görüşmeleri sırasında kanununda 5 ayrı düzenleme yapılan SHGM'nin Genel Müdürü'ne yaşanan usulsüzlüklere ilişkin değerlendirmeler yapılmış, sorular sorulmuş ancak herhangi bir yanıt alınamamıştır.

Teklifin 15. Maddesi ile 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 143'üncü maddesi değiştirilmekte ve İnsansız hava araçlarıyla ilgili yükümlüklerini yerine getirmeyenlere uygulanacak ceza aralığı genişletilmekte, üst sınırlar yükseltilmektedir.

Madde- 143	Kanundaki ceza alt ve üst sınırı	2024'te uygulanan alt ve üst sınır	Teklifteki yeni alt ve üst sınır
Birinci fıkra a) bendi	1.000-10.000 TL	16.705- 167.487 TL	20.000-500.000 TL
Birinci fıkra b) bendi	500-10.000 TL	8.328- 167.487 TL	10.000-500.000 TL
İkinci fıkra	500-10.000 TL	8.328- 167.487 TL	10.000-500.000 TL

Tablodaki durum, ülkemizin yaşadığı ekonomik krizi açık bir göstergesi niteliğindedir. Ekonomik sorunların bir sonucu olarak yüksek oranda artışlar görülmektedir. Ayrıca, söz konusu rakamlar oldukça geniş bir aralığı kapsamaktadır. Alt ve üst sınırların hangi kriterlere göre belirlenip uygulanacağı bürokratik inisiyatif yerine kanunda ölçeklendirilmelidir. Aksi halde aynı suçta farklı cezalar uygulanması gibi hukuksuz sonuçlar doğurabilecektir.

MADDE 21-22-23-24-25: Bu maddelerde 6475 Sayılı Posta Hizmetleri Kanununun maddelerinde değişiklik yapıp kanuna yeni ek maddeler eklenmektedir.

PTT 2017 yılında Türkiye Varlık Fonu'na (TVF) devredilmiştir. Varlık Fonu'na devredildiğinde 641 milyon lira kar eden bir kuruluş olan PTT, devredildikten sonra her yıl sürekli zarar eden bir kurum haline gelmiştir. Usulsüzlüklerle anılan ve bu usulsüzlüklerin raporlara da yansdığı PTT'de, genel müdür ve genel müdür yardımcılarının kendilerine hazırladıkları ve iş akitleri fesih edildiğinde de brüt maaşlarının 36 katı kadar tazminat almalarını içeren sözleşmenin halen devam ettiği haricen açıklanmıştır. Kamuda tasarruf tedbirleri adı altında kamu emekçilerinin kazanılmış haklarına göz dikilip, vatandaşın kemer sıkması istenirken, üst düzey bürokratların bu tutumu ve bakanlığın buna göz yumması son derece ibret vericidir.

PTT AŞ'nin önemli sorunları bulunduğu, iki farklı statüde çalışanların bulunduğu kurumda personelin çok huzursuz oldukları bilinen bir gerçektir. Daha kapsamlı bir

değişiklik ve düzenlemeye gidilmesine ihtiyaç bulunurken, Torba Kanun içinde birkaç madde ile değişiklik yapmak gerçekçi bir çözüm olarak görülmemektedir.

Kurumda, 2013 yılından önce istihdam edilen 399 Sayılı KHK'ya tabi personel, İdari Hizmet Sözleşmesi imzalamaya zorlanmakta, görevde yükselme unvan değişikliği sınavlarında İdari Hizmet Sözleşmesi imzalamayan personelin ataması yapılmadığı belirtilmektedir. İdari Hizmet Sözleşmeli personelin ise iş güvencesinden yoksun ve PTT tarafından çıkarılan bir yönetmeliğe dayanılarak çalıştırıldığı bilinmektedir. Teklif ile yalnızca disiplin işlemlerinin kanuni dayanağa kavuşturulması ele alınmasına karşın, bu yeterli değildir. Zira, Anayasamızın 128 maddesine göre kamu görevlilerinin atanmaları, görevde yükselmeleri, mali ve sosyal hakları ve diğer özlük işlemleri kanunla düzenlenmelidir. Sadece disiplin işlemlerini dayanağa bağlamak, günü kurtarmaktan başka bir anlam taşımayacak ve açılacak davalar sonrası çıkacak iptal kararları sonrası yeniden bir kanuni düzenleme yapılması gerekecektir.

MADDE 26: Komisyon görüşmeleri sırasında geri çekilen bu maddeye ile 375 sayılı KHK'nın eki I sayılı Cetvelin ek ödeme oranları ile ilgili (Ç) bölümündeki teknik sözleşmeli personel arasına pilot, hava trafik başkontrolü ve Hava Trafik Kontrolü Havacılık Bilgi Yönetimi Uzmanı ve DHMİ Havacılık Bilgi Yönetimi Müdür Yardımcısı ve şef pozisyonlarında bulunanlar eklenerek bunlara yapılacak ek ödeme oranları düzenlenmişti. Bu unvanların ayrı ayrı düzenlenmesi ihtiyacının EUROCONTROL tarafından bu personele yapılan ödemelerin karşılanması amacı taşıdığı ifade edilmektedir.

Ancak, DHMİ'de farklı birimlerde yaklaşık 12 bin kişi, 399 Sayılı KHK'ye tabi şekilde çalışmaktadır. Ülkemizin içinde bulunduğu EUROCONTROL teşkilatının temeli, ülkelerin hava sahasını kullanan uçaklardan elde edilen gelirin bir havuza toplanarak daha sonra ilgili ülkelerin bildirmiş olduğu milli maliyetler oranında geri ödenmesini öngören bir sistemdir. Türkiye, “milli maliyet tabanının büyüklüğü endeksi”ne göre 2023 yılında EUROCONTROL üyesi 41 ülke içinde 6'ncı sırada yer almış ve seyrüsefer hizmetleri kapsamında, hava sahasının kullanımından sağladığı gelir yaklaşık 12.2 milyar lira olmuştur.

Ülkemizde 2005 yılında ödenmeye başlanan havacılık tazminatı, o günün koşulları ve EUROCONTROL'e 3 farklı grup olarak değerlendirilmiş ve kurumda 20 yıl hizmeti olan bir mühendis ile göreve yeni başlayan başka bir gruptaki teknisyenden dahi daha az maaş alır duruma gelmiştir. Ayrıca Sayıştay raporları ve Danıştay kararıyla da bu gruplandırma biçiminin doğru olmadığı ve ülkemizin menfaatleriyle uyumlu olmadığı belirtilmiştir.

DHMİ çalışanlarının tamamının yaptığı iş ve mesleki uzmanlıkları yönünden son derece zor ve kritik önemde olması dikkate alındığında, herhangi bir birimin göz ardı edilmesi iş barışı ve gelir dağılımı adaletine daha çok zarar vereceği ortadadır.

DHMİ personelinin ve ülkemizin en üst seviyede faydalanacağı yasal bir düzenleme yapılması halinde ülkemize her yıl 300 milyon Euro civarında bir döviz girişinin olacağı hesaplanmıştır. Ayrıca personele ödenmekte olan havacılık tazminatı miktarının tamamı

gelir vergisine tabi olduğundan bu miktarın ortalama yüzde 30'u da doğrudan Hazine'ye gelir olarak kaydedilecektir. Kurumda örgütlü bulunan bütün sendika ve derneklerimizin talepleri de bu yöndedir. Geri çekilen teklifin bu maddesinin, Genel Kurul'da görüşmeler sırasında bu çerçevede ele alınması doğru olacaktır.

Yukarıda belirtilen nedenlerle Anayasamıza aykırılık teşkil eden “Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”nin kanunlaşmasına karşı olduğumuzu bildiririz.

Ulaş Karasu

Sivas

Ayşe Sibel Yanıkömeroğlu

İstanbul

Sururi Çorabatur

Antalya

Hüseyin Yıldız

Aydın

Gülcan Kış

Mersin

MUHALEFET ŞERHİ

Usule İlişkin Değerlendirme

AKP iktidarının geçmiş dönemlerde uyguladığı yasa çıkarma pratiğini ısrarla bu dönemde de devam ettirmektedir. Kanunların komisyon sürecine gelmeden toplumun ilgili kesimlerinin temsilcileri olan odalar, sendikalar, dernekler, meslek örgütlerinin, demokratik kitle örgütlerinin görüşleri alınarak yapılması gerekliliğini bir kez daha vurgulamak gerekmektedir. Söz konusu Kanun Teklifi’nde de sektörünün ilgili temsilcileriyle istişare edilmeden, görüş ve önerileri dikkate alınmadan, aynı zamanda çok kısa bir süre içerisinde komisyona getirilerek görüşülmüştür. Komisyona getirilen kanun tasarısında Devlet Hava Meydanları İşletmesi çalışanlarıyla ilgili yapılmak istenen düzenlemeye ilişkin DHMİ’de faaliyet gösteren sendikalar ve derneklere danışılmadığı ortaya çıkmıştır.

Komisyonda görüşülen kanun taslak metnin ilk halinde; Pilot, Hava Trafik Başkontrolörü ve Hava Trafik Kontrolörü, Havacılık Bilgi Yönetimi Uzmanı, Müdür Yardımcısı ve Şef pozisyonunda bulunanlar için ek ödemeler öngörülmekteydi. Başka bir deyişle Devlet Hava Meydanları İşletmesi’nde görev yapan binlerce çalışandan sadece çok yüksek maaş alan unvanlardaki çalışanlara özel ek ödeme getirilmek istenmekteydi. Bunun çalışanlar arasında, iş barışını bozacak, ayrımcılığa ve mağduriyete neden olabileceğine dair endişelerimizi paylaştık. Devlet Hava Meydanları İşletmesi’nde faaliyet gösteren ilgili sendika ve dernekler ise bu mağduriyetin giderilmemesi halinde iş yavaşlatma eylemini başlatacaklarını duyurdular. Komisyonda muhalefet partileri de ek ödemenin sadece üst pozisyonlardaki çalışanlara değil, diğer tüm çalışanlara uygulanması gerektiğini ifade ettiler.

Komisyon görüşmeleri sonunda bu maddenin düzeltilmesi için taslak metinden çıkarılmasına karar verilmesiyle, büyük bir eşitsizliğin ve haksızlığın eşiğinden son anda dönüldü.

Kanun tekliflerini istişare ve uzlaşından uzak bir şekilde hazırlayan AKP-MHP ittifakı modern demokrasilerin ve hukuk devletlerinin en temel hakkı olan yasa yapma hakkını ortadan kaldırmaktadır. Bu karmaşık yasa yapma tekniği aynı zamanda yasama kalitesini de

düşürmekte, halkın temsilcilerinin halkın sorunlarına çözüm bulabilmesini engelleyen sonuçlar ortaya çıkarmaktadır.

Genel Değerlendirme

Ulaştırma sistemi, ekonomik ölçeği ve toplumsal yaşam üzerinde büyük önemi bulunan çok yönlü etkileri itibarıyla toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahiptir. Bu noktada her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da en modern, en gelişmiş ulaştırma sistemine sahip olmak, teknolojik gelişmelere ayak uydurmak, ekonomik kalkınmanın ve sosyal gelişmenin bir gereğidir. Türkiye’de uzun bir süreden beri ülke gerçeklerine aykırı olarak sürdürülen karayolu taşımacılığına verilen aşırı önem, diğer taşıma türlerinin ihmal edilmesine yol açmıştır. Bunun sonucunda da zaman kaybı, yüksek maliyet, verimsiz yol kullanımı ile yatırım maliyetlerindeki artış, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliği oluşmuş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir. Tamamen dışa bağımlı, çevre ve kültürel dokuyu tahrip eden ve halkın aleyhine olan bu çarpık sistem artan trafik kazaları nedeni ile telafisi mümkün olmayan maddi ve manevi kayıplara da yol açmıştır.

İnsanların seyahat özgürlüğünü güvence altına alan ve güvenle kullanılabilecekleri bir ulaşım sistemi, toplumun tüm kesimlerini ilgilendiren temel bir sorundur. Bu konuda var olan yasal düzenlemeler yetersiz olmakla birlikte, var olan kurallar da uygulanmamaktadır. Bir anlamda insanların yaşama hakları ihlal edilmektedir.

Bu sorunların aşılması, ülkenin gerçeklerine uygun, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları taşımacılığına öncelik veren politikaların hayata geçirilmesi gerekirken AKP iktidarı kar odaklı ve doğayı tahribatına neden olan yol, köprü, tünel gibi projeleri hayata geçirmiştir. AKP’nin iktidara geldiği 2002’den günümüze kadar halkın ihtiyaç ve talepleri dikkate alınmadan hayata geçirilen, iktidarın “mega projeler” diye övündüğü yol, köprü, tünel ve havalimanları halka yüklediği ekonomik maliyetlerin yanı sıra doğaya yönelik ekolojik yıkımlara neden olmuştur. Tarım alanları, ormanlar, sulak alanlar, denizler, göller, nehirler ve hatta korunan alanlar bile rant uğruna yok edilmiştir. Yaşam alanlarını korumak için direnen yurttaşlar ise gözaltına alınmaktadır. AKP hükümetleri döneminde doğayı koruyan yasa ve düzenlemeler, bir bir değiştirilmiş, çevreyi korumak neredeyse suç haline gelmiştir.

İktidar tarafından kamu-özel işbirliği veya yap-işlet-devret yöntemiyle ve “Bütçeden beş kuruluş çıkmayacak” denilerek hayata geçirilen havaalanı, köprü, tünel ve otoyol projeleri şirketlerin onlarca yıl işleteceği ve kar edeceği bir alana dönüştürülmüş durumdadır.

Döviz üzerinden araç ve yolcu garantisi verilen projelerin maliyeti, kur farkı nedeniyle her geçen gün daha da ağırlaşırken bunun ekonomik yükünü ise ülkede yaşayan yoksul halklara ödetilmektedir.

Köprü ve otoyollara garanti kapsamında yapılan ödemeler her yıl artmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü’ne, köprü ve otoyollara garanti ödemesi için 2022 yılında 23,6 milyar TL ödenek ayrılmıştır. Bu tutar, 2023 bütçesinde 53,7 milyar TL’ye çıkarılmıştır. Yap-işlet-devret (YİD) modeli ile geçiş garantisi verilen köprü ve otoyolları inşa eden şirketlere garanti ödemeler için 2024 yılı bütçesinden 162,4 milyar lira çıkacak.

İstanbul ekolojik yıkıma en fazla maruz kalan kentlerin başında gelmektedir. Kentin geri kalan yeşil alanları, doğal hayatı, içme suyu kaynakları yok edilmiştir. 3. köprü, 3. havalimanı ve yapılmak istenen Kanal İstanbul gibi projeler sadece kalan su varlıklarını ya da ormanlarını yok etmekle kalmayacak, çok daha geniş bir coğrafyayı ekolojik yıkıma uğratacaktır.

Emekçilerin Sorunları

Ulaşım ve haberleşme sektöründeki emekçilerin sorunları her geçen gün artarak devam etmektedir. Karayollarında taşeron olarak çalışan emekçiler yıllardır kadro mücadelesi vermektedir. Yıllardır eşit işe eşit maaş ve eşit hak talep eden karayolları taşeron işçileri için yetkililerin verdiği kadro sözleri yerine getirilmemiştir. Karayollarında, "müşavirlik ve danışmanlık hizmeti" adıyla işe başlayan ancak karla mücadele, trafik, yama ve tüm bakım işlerinde görevlendirilmektedir. Vardiya saatlerinin uzunluğu ve personel sayısının yetersizliği en güncel sorunlardır.

PTT’de personel eksikliği en büyük sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. 2018 yılından beri sistemli bir şekilde personel sayısında düşüş yaşanmaktadır. Almanya’da 500 bin, İtalya’da 140 bin posta çalışanı varken Türkiye’de çalışan sayısı sadece 41 bindir. Bunların bir kısmı da güvencesiz koşullarda çalıştırılmaktadır. PTT emekçileri özellikle son yıllarda resmî ve dinî bayramlarda da çalıştırılmaya zorlanmaktadır.

Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı taşeron şirketlerde çalışan PTT dağıtım işçileri başta olmak üzere bu alanda çalışan işçiler de büyük hak gasplarına ve keyfi muamelelere maruz

kalmaktadırlar. PTT ve TCDD'ye bağlı kamu emekçileri ve taşeron işçiler sistematik olarak sürgün mobing ve işten çıkarma politikalarıyla yüz yüzedirler. Ayrıca taşeron işçilerin sendika seçme ve buna bağlı toplu sözleşme yapma hakları keyfi şekilde engellere uğramaktadır.

Karayolları ve PTT çalışanları gibi THY çalışanları da işten çıkarmalara ve hak gasplarına maruz bırakılmaktadır. Geçtiğimiz ay THY'de yaklaşık 100'den fazla personelin gerekçe gösterilmeden işten çıkarıldığı haberleri kamuoyuna yansımıştır. Yine THY'nin kadın çalışanlarının birçok sorun yaşadığı bilinmektedir. Esnek çalışma modeli, süt izinlerinin kullanılması ve servis imkanlarının daha güvenli sunulması gibi haklı taleplerde bulunuyorlar. Kabin memurlarından, vardiyalı çalışan teknisyenlere kadar, bütün çalışanlar fazla mesai sorununun çözülmesini talep etmektedirler.

Üst yönetim kadroları iktidara yakın kişilere lütuf ve çift maaş olanağı olarak sunulan THY gibi kurumlarda sendikal faaliyetlerde bulunan çalışanların sıklıkla işten çıkarılma ve ancak mahkeme kararıyla dönebildikleri hak ihlalleri artık neredeyse rutin bir hal almıştır.

Bu anlamda sıklıkla hukuksuzluk ve usulsüzlüklerle gündem olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) geçtiğimiz aylarda yine atamalar ve kurumdaki kayırmacılık iddialarıyla gündeme gelmiştir. **Kamu Emekçileri Sendikaları Konfederasyonu'na (KESK) bağlı Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası**, DHMİ tarafından alınan kararların ve yapılan uygulamaların, sendika üyelerini ve yönetime yakınlığı olmayan çalışanları mağdur ettiğini, aynı zamanda kuruma da zarar verdiğini ifade etmiştir.

Pek çok çalışanın "Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği" sınavına girmeden, sınav gerektiren unvanlara atandığı belirtildi. Bazı isimlerin bu unvanlarda çok kısa bir süre çalışmasına hatta hiç çalışmamasına ve atandığı işyerine gitmemesine rağmen sınava girmeyi gerektiren bir unvana atandıkları ifade edilmektedir. Sendika tarafından bu usulsüzlüklerle ilgili açılan davalar sonucunda *60'tan fazla atama hukuka aykırı olması nedeniyle iptal edilmiştir.*

Tersanelerde İşçi Katliamı

Türkiye'de gemi yapım, bakım ve onarım işlerinin büyük oranda yapıldığı Tuzla ve Yalova tersaneleri, işçiler için adeta cehennemi andırmaktadır. Tersanelerde neredeyse her gün iş kazaları yaşanırken bu kazaların çoğu ise "iş kazası" olarak kayıtlara bile geçmemektedir.

Patronların kar hırsı nedeniyle almadığı işçi sağlığı ve güvenliği önlemleri, yetersiz beslenme, işi vaktinden önce bitirmeye zorlanması iş cinayetlerine davetiye çıkarmaktadır. Geçen yıl sadece iki ayda 9 işçi, iş cinayetlerinde katledildi. İş Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi'nin (İSİG) verilerine göre, 2013 yılından 2019 yılına kadar toplam 179 tersane işçisi iş cinayetlerinde yaşamını yitirmiştir. Yaşanan iş cinayetlerinin çoğunun önlenabilir kazalardan kaynaklı olmasına rağmen tersane patronları ve taşeron firmalar gerekli önlemleri almadığı için iş kazaları ve ölümler kaçınılmaz olmaktadır.

Yapılan iş çok tehlikeli olmasına rağmen tersane işkolu, İş Yasası'nda "ağır işkolu" olarak görülmemektedir. Ağır işkolu olarak görünmesi durumunda maden işkolunda olduğu gibi 10 yıl tersanede çalışan bir işçi emeklilik hakkı kazanmaktadır. Yine düzenli bir maaş, sendikal örgütlülüğün önündeki engellerin kaldırılması, taşeron işçilerin kadroya alınması, çift asgari ücret almaları ve sigorta primlerinin aldıkları maaş üzerinden yatırılması gibi haklara sahip olabilmektedir. Ancak işçilerin bu hakları alması demek tersane işverenleri için maliyetlerin yükselmesi anlamına gelmektedir.

Limanlarda Yakalanan Uyuşturucu

Türkiye; özellikle son yıllarda küresel mafya, haraç, uyuşturucu trafiğinin, uluslararası organize suç ve kara para aklama örgütlerinin, yeni adresi haline gelmiştir. Bunun başlıca nedeni ucuza satılan vatandaşlık, kara paranın aklanmasının önünün açılması ve mevcut rant düzenidir. Suç örgütlerinin Türkiye'ye kaymasına paralel olarak limanlarda ele geçirilen uyuşturucu madde miktarı da artmış durumdadır. Avrupa Birliği'nin uyuşturucu ticareti üzerine hazırladığı "AB Uyuşturucu Piyasaları Raporu"na göre, Afganistan kaynaklı eroinin Avrupa'ya ulaştırılmasında Türkiye'deki limanlar kilit bir geçiş noktası olarak öne çıkmaktadır. Raporda, asetik anhidrit gibi eroin üretiminde kullanılan temel kimyasalların da Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşındığı belirtilmektedir.

Karayollarında Yaşanan Trafik Kazaları

Türkiye'de demiryolu, denizyolu, boru hattı gibi ulaştırma alt sistemlerinin yetersiz olması nedeniyle, kentiçi ve kentlerarası yolcu ve yük ulaşımı % 90'ların üstüne çıkan oranlarda karayolu ağırlıklı olarak yapılmaktadır. Bu durum, karayolu ağındaki eksiklikler, taşımacılık denetiminin yapılmaması ve trafik denetimi yetersizliği nedeniyle, bir yandan büyük ölçüde dövize bağlı olan işletme maliyetlerini anormal değerlere çıkarırken, diğer yandan her yıl

binlerce can ve mal kaybıyla sonuçlanan trafik kazalarına ve aşırı çevre kirliliğine yol açmaktadır.

Türkiye geneli karayolu ağında 2023'te meydana gelen trafik kazası sayısı bir önceki yıla göre yüzde 6,6 artarak 1 milyon 314 bin 136 olmuştur. Bunların 1 milyon 79 bin 62'si hasarlı, 235 bin 71'i ölümlü, yaralanmalı kazalardır. Bu kazaların sonucunda 6 bin 548 kişi hayatını kaybederken 350 bin 855 kişi ise yaralanmıştır.

Bu sonuçlar, trafik kazaları sorununa karşı acil ve rasyonel tedbirlerin alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Ancak bu sorun salt alt yapı ve üst yapı olarak ele alınmamalıdır. Öte yandan yollarda bir türlü bitmek bilmeyen çalışmalar, yapıldıktan sonra üzerinden bir yıl dahi geçmeden tekrar bozulan yollar, hem kazalara hem de büyük ekonomik maliyete neden olmaktadır.

Uçak seferleri

Uçak ve otobüs biletleri son yıllarda fahiş oranda artmış durumda. Öyle ki artık bir ilden başka bir ile uçakla seyahat etmek özellikle orta ve alt gelirli insanlar için lüks haline gelmiş durumda. Başta Van, Mardin, Diyarbakır, Ağrı ve diğer pek çok ilde uçak sefer sayılarının azaltılmış olması ve astronomik bilet fiyatları kronik bir sorun haline gelmiştir. Sefer sayıları yetersiz olduğu ve bazı illere direkt uçak seferleri olmadığı için insanlar aktarmalı veya 20-25 saatlik otobüs yolculukları yapmak zorunda kalmaktadır. Bu da hem zaman hem de maddi kayba neden olmaktadır. Ayrıca söz konusu sorunlardan kaynaklı Mardin ve Van gibi illerde turizm sektörü de olumsuz etkilenmektedir.

Sivil Havacılık İhale Skandalları

Türkiye'de havacılık sektöründe faaliyet gösteren birçok şirketin karşılaştığı sorunlar arasında ihale süreçlerindeki şeffaflık eksikliği, yolsuzluk iddiaları, rekabetin engellenmesi ve haksız rekabet yer almaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) de bu iddialar ile anılmaktadır.

2022 yılında 1 milyon 317 bin 733 yolcu garantisi verilen Zafer Havalimanı'nı sadece 24 bin 851 yolcu kullanmıştır. Bu zararın kapatılması için Hazineden tam 138 milyon TL aktarılmıştır. 50 milyon Euro'ya mal edilen havalimanına, tutmayan garanti ödemeleriyle 2021 yılı sonu itibarıyla 52.8 milyon euro, 2022 yılı sonunda da bu miktar 59 milyon 676 bin euroya yükseldi. Havaalanı kamuya 2044 yılında devredilecektir. Bu tarihe kadar şirkete

ödenecek olan garanti ödemesinin mevcut koşullarda 208 milyon euroyu bulacağı hesaplanmaktadır.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin kasasından 2015-2020 yılları arasında şirketlere verilen uçuş garantileri nedeniyle ödenen toplam tutar 691,6 milyon dolar olarak kaydedilmiştir. 2021 yılında da şirketlere yüz milyonlarca liralık ödeme yapıldığı ve “Garanti altı gerçekleştirmeler” nedeniyle özel sektöre 161 milyon euro ödeme gerçekleştirildiği belirtilmiştir.

Madde Değerlendirmeleri

2. Madde: Getirilen düzenlemeyle deniz yetki alanlarında, su yollarında ve iç sularda verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütüleceği ve Bakanlık tarafından bu hizmetlerin özelleştirilebileceği öngörülmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bu hizmetleri, gerçek veya tüzel kişilere devredebilecektir. Bunu yapılması halinde kamu yararı yerine bazı şirketlerin kar sağlayacağı açıktır. Üstelik böylesi yüksek meblağlı bir iş için yapılacak ihalenin açık ve şeffaf bir şekilde ‘Açık Artırma Usulü’ ile yapılması yerine ‘Pazarlık Usulü’nün bir seçenek olarak idare’nin inisiyatifine bırakılması olası usulsüzlüklere yol açacaktır.

9. Madde: Büyükşehir sınırları içinde kalan devlet ormanlarından geçen karayollarına yük aktarma tesislerinin kurulmasına izin verilmektedir. Ayrıca devlet ormanları içinde kalan havaalanlarında yapılacak hizmet tesislerinden herhangi bir kira bedelinin alınmaması düzenlenmektedir.

Bu düzenlemelerle ormanları tahrip edecek niteliklere sahip tesislerin yapılmasının önü açılmaktadır. Üstelik bu tesislerden herhangi bir bedel dahi alınmayacaktır.

13. Madde: Tüm yolcuların, havaalanlarına ve hava araçlarına geçerken yanlarındaki eşyaları ile birlikte teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile kontrol edilmeleri ve aranmalarına ilişkin düzenleme getirilmektedir. Buna göre teknik cihazlarla yapılan kontrollerin sonuçlandırılmaması durumunda, yolcu kendisinin ve eşyasının elle aranmasını kabul etmez ise havaalanı ve hava aracına alınmayacaktır. Burada verilen yetkinin amacı dışında keyfi bir şekilde kullanılma ihtimali göz ardı edilmemelidir. Bu nedenle güvenlik tedbirleri alınırken kişinin özel yaşamına saygı hakkı mutlaka korunmalıdır.

Daha önce getirilen benzer düzenlemeler “...idarece elle kontrolün amacı dışında keyfi bir şekilde uygulamasını engelleyecek yeterli güvenceleri sağlamadığı, bu nedenle Anayasa’nın 20. maddesi kapsamındaki kişilerin özel hayatına saygı gösterilmesini isteme hakkına sınırlama getirildiği” gerekçesiyle Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmişti.

George Aslan

Mardin

MUHALEFET ŞERHİ

03/06/2024 Tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna havale edilen 2/2194 Esas sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi hakkında 05/06/2024 günü komisyonda görüşülmüştür.

Teklif, 30 maddeden oluşmakta, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının, Denizcilik Genel Müdürlüğünün, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, Karayolları Genel Müdürlüğünün, Posta ve Telgraf Teşkilatının muhtelif kanun maddelerini düzenlemektedir.

Teklif;

- 1341 Rumi yani 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununda,
- 1946 tarihli 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununda
- 1956 tarihli 6831 sayılı Orman Kanununda,
- 1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda,
- 1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda,
- 2010 tarihli ve 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanunu,
- 2011 tarihli 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda,
- 2013 tarihli ve 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanununda,
- 1989 tarihli 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede,
- 2011 tarihli 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmündeki Kararnamede değişiklikler yapmak istemiş

Ancak; komisyon görüşmeleri esnasında 26. Maddede bulunan 27/06/1989 tarihli ve 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ilgili hükümlerinde değişiklik yapacak olan madde, kanun teklifinden çıkarılmıştır. Bu haliyle 10 farklı konuda ve kanunda değişiklik öngören kanun teklifi bir torba yasa özelliği taşımaktadır.

USUL ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunda görüşülen Kanun, Tali komisyon olarak Tarım, Orman ve Köyışleri Komisyonu ile Plan Bütçe Komisyonuna havale edilmiş ancak sadece esas komisyonda görüşülmüştür. Kanun teklifleri konu ve kapsamlarına göre esas ve tali komisyonlara havalesi TBMM İçtüzüğü'nün 23 üncü maddesi uyarınca yapılır. “Tali komisyonlar, işin kendilerini ilgilendiren yönü veya maddeleri üzerine görüş bildiren komisyonlardır.” hükmünü içeren içtüzük maddesine aykırı olacak şekilde Kanun Teklifi tali komisyonlarda görüşülmemiştir. Teklifin Plan ve Bütçe Komisyonu ile Tarım, Orman ve Köyışleri Komisyonu tarafından görüşülmemiş olması sürecin ciddi ve verimli işletilmediği anlamına gelmektedir. Bu durum önemli konuların ilgili ihtisas komisyonlarında görüşülmesinin ehemmiyetine gölge düşürmekte, Yüce Meclisin yasama faaliyetinin kalitesini ve verimini olumsuz etkilemektedir.

Birbirinden farklı konuların uygulamada öngörülebilirliğinin sağlanması açısından kanun tekliflerinin madde madde tamamının etki analizi yapılmalıdır. Sürecin en başından bu etki analizleri kanun görüşmelerinden önce komisyon üyelerine iletilmelidir. Komisyon gününden bir gün önce kanun teklifi hakkında verilen bilgi toplantısında etki analizi raporları istenmiş, iletebileceği beyan edilmiş ancak 05/06/2024 günü gerçekleşen toplantıda da etki analizi dağıtılmamıştır. Kanuni bir zorunluluk ve ihtiyaç olmasına rağmen, birçok kanun teklifinde olduğu gibi bu teklif üzerine de bir etki analizi sunulmamıştır. Bu eksiklik komisyon üyelerinin etki analizini incelemeyi, kanunu eksik değerlendirmesine sebebiyet vermektedir. Farklı konularda ve her biri uzmanlık gerektiren konular hakkında komisyon üyelerinin yeterince bilgilendirilmemesiyle iktidarın, muhalefet üyelerini dikkate almadığı ortaya çıkmaktadır. Bu durum muhalefet hakkının sınırlandırılması anlamına gelmektedir.

İlgili kanun teklifinde temel başlıklar olarak; Anayasa Mahkemesinin iptal ettiği hükümlere yeni düzenlemeler yapılmakta olduğunu görebiliyoruz. Hem iktidar komisyon üyelerinin hem de ilgili bakanlık bürokratlarının açıklamalarından yola çıkarak fiili durumun işbu kanun geçtikten sonraki sürece uygun olabileceği, hâlihazırda yapılan uygulamaları hukuka uygun hale getirebilmek için kanunda değişiklik yaptıkları ifadeleri tutanaklara geçmiştir. Birçok konuda olduğu gibi bu kanun teklifinde de iktidarın uygulamada hukuka aykırı durumları yapmaktan çekinmediği, yıllar içerisinde de karışıklıkları gidermek için hukuku işlettiğini görebiliriz.

MADDELER ÜZERİNDE DEĞERLENDİRME

Madde 2

Madde ile kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin, 4046 sayılı Kanunun 18 inci maddesinde belirtilen işletme hakkının verilmesine yönelik olarak özelleştirme ihale süreçlerinde açık artırma usulünün uygulanacağı belirlenmiştir.

Açık artırma usulü, “4046 sayılı Kanun’da “Açık artırma usulü ile yapılan ihalelere, istenilen teminatı vermiş ve ihale ilanında, ihaleye katılabilmek için belirtilen gerekli şartları yerine getirmiş oldukları komisyonca tespit edilen teklif sahipleri katılabilirler. İstenilen ilk değer ile açık artırmanın her aşamasında verilecek tekliflerde asgari artırılacak miktar komisyonca belirlenir. Açık artırmanın süresi komisyonca belirlenerek açık artırmaya başlanılmadan önce hazır bulunan teklif sahiplerine duyurulur. Komisyonca gerekli görülen hallerde süre bir defaya mahsus olmak ve en çok önceki sürenin yarısını geçmemek üzere artırılabilir. Bu işlemler ve komisyonca belirlenecek teklif verme sırası teklif sahiplerinin huzurunda komisyonca bir tutanakla tespit edilir. Teklif sahipleri tarafından, açık artırmaya esas alınacak ilk değer kadar veya bu değer üzerinde teklif yapıldığı takdirde açık artırmaya devam olunur. Teklif sahipleri bir önceki teklifi artırmak suretiyle yeni tekliflerde bulunurlar. Bu suretle yapılan açık artırmada yeni bir teklif gelmezse komisyon başkanı son teklif üzerinden ihalenin bitirileceğini duyurur ve bu duyuru üç kez yapılır. Buna rağmen teklif gelmemesi halinde açık artırmaya son verilir. Açık artırmaya ilişkin işlemler tutanakla tespit edilir. Tutanak komisyon üyeleri ve teklif sahiplerince imzalanır.” şeklinde tanımlanmıştır.

Açık artırma usulü, 4046 sayılı Kanun’daki diğer ihale usullerine nazaran daha açık, rekabetçi ve katılımcıdır. Hal böyleyken bu değişiklik ile adrese teslim ihalelerin önüne geçilmekte ve kamunun zarar etmesi engellenmektedir. Öyle ki adrese teslim ihaleler, genellikle belirli bir firmanın kazanması için düzenlenen ve diğer katılımcılar için adil olmayan koşullar içeren ihale türleridir. Adrese teslim ihaleleri engellemek, kamu ihalelerinde şeffaflığı ve adaleti sağlamak açısından büyük önem arz etmektedir. Bu şeffaflık ve adalet özelleştirme ihalelerinin açık artırma usulü ile yapılmasıyla işlerlik kazanacaktır.

Değişiklik talebimizin içeriğinde açık artırma usulünün tercih edilmesi gerektiğini savunmaktayız. Açık artırma usulü her şeyden önce diğer ihale usulleri arasında en şeffaf ve açık olan usuldür. Açık artırma usulüyle ihale yapıldığında rekabetçi ve katılımcı bir sürece de imkân tanımış olunmaktadır. AK Parti iktidarının özellikle Kamu İhaleleri ile ilgili siciline baktığımızda, Kamu İhale Kanunun yaklaşık 200 kere değiştiğini görebilir ve 22 yılda 200 kere

değişen ihale kanunundan ders çıkarabiliriz. Öyle ki adrese teslim ihaleler, belirli ya da belirlenmiş firmaların kazanması için yapılan çabalar kamuoyunun malumudur. İYİ Parti olarak bu madde üzerinde de, sürekli karşı kaşıya olduğumuz ve toplumumuzun güven ve adalet duygusunu zedeleyen bu duruma bir son vermek için teklifimizin kanun maddesine geçirilmesi amacıyla verdiğimiz değişiklik önergesi dikkate alınmalıdır.

Madde 9-10-17

9'ncu maddede Karayollarında uluslararası ve ulusal kombine yük taşımacılığında kullanılan ürünlerin depolanması, dağıtımı, bakımı ve yüklenmesi için otoyollarda "yük aktarma merkezleri" kurulması gerekliliği vurgulayarak bu merkezlerin afet durumlarında afet müdahale merkezi ve geçici barınma yeri olarak da kullanılabilmesi amacıyla 6831 sayılı Kanun'a ek fıkra eklenerek bu merkezler için orman alanlarında izin verilmesi ve afet yönetimine ilişkin düzenleme yapılmaktadır. Komisyon sürecinde bu bölgelerin ne amaçla kullanılacağı net bir şekilde ifade edilememiştir. Yük aktarma merkezlerinin afet kurtarma ve geçici barınma yeri olarak kullanılabilecek olmasının üzerinde durulmasının yanında, ticari bir amaca hizmet edip etmeyeceği muğlak kalmıştır.

Tarım ve Orman Bakanlığınca, ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havalimanı izin alanı içerisinde yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak muhtelif bina, tesislerin havaalanı/havalimanının içerisinde yapılmasının zaruri olduğu ve izin alanı içerisinde kalacaklarından, genel bütçe kapsamındaki idareler ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne yapılan, işletilen, işlettirilen veya yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettirilen tesislerden bedel alınmayacağı hükmü kaldırılmalıdır. Burada genel bütçe kapsamında olan idarelere uygulanan istisnanın yap-işlet-devret modeli ile iş yapan firmalar için de uygulanması amaçlanmaktadır. Bu model ile yapılan birçok yatırımın maliyetinin çok üzerinde bedellerle sözleşmelere taraf olan firmalara yaptırıldığı tüm kamuoyu tarafından bilinmektedir. Katlandıkları maliyetin katlarca fazlası kâr elde edecekleri bilindiği halde söz konusu firmalar için istisna uygulanması doğru değildir. Tasarruf tedbirlerinin gündemde olduğu, ağır ekonomik şartların faturasının milletimize yüklendiği bir ortamda yüksek kârlı işleri üstlenen firmalara kolaylık sağlanması kamuoyu vicdanını zedeleyecektir. Önergemiz ile maddenin ilgili fıkralarının teklif metninden çıkarılması uygun olacaktır.

Madde 21 – 22

Madde ile Posta Hizmetleri Kanunun 16'ncı maddesinin 2'nci fıkrasında yer alan “her yılın sonunda” ibaresi “aylık dönemler itibarıyla” şeklinde değiştirilmektedir. PTT Genel Müdürünün Komisyonda yaptığı açıklamalardan anlaşılacağı üzere teknoloji çağının getirdiği kolaylıklara ayak uydurmaya çalışan bir kurum olarak düzenlemeye giden PTT finans hareketliliğini de buna göre düzenlemektedir. Teklif kanunlaştığı takdirde evrensel posta hizmet yükümlüsü veya sağlayıcıları her yılın sonunda değil, aylık dönemler itibarıyla evrensel posta hizmeti kapsamındaki hizmetleri karşılamanın net maliyetini Bakanlığa bildirecektir. 3'ncü fıkrada belirtilen hükme göre ise Bakanlık, net maliyetin gerçekleşip gerçekleşmediğine dair evrensel posta hizmet yükümlüsünü ve evrensel posta hizmet sağlayıcısını denetleyecek veya masrafları evrensel posta hizmeti gelirlerinden karşılanmak üzere bağımsız denetçiler tarafından denetlenmesini sağlayacaktır. Evrensel posta hizmetinin net maliyetini onaylayıp gerçekleşen net maliyeti, harcamanın yapıldığına ilişkin bilgi ve belgelerin sunulduğu ayı takip eden ayın sonuna kadar ödeyecektir. Buradan anlaşılan teknolojik gelişmeler ve hızlı işlem yapma düzenlemesi sürecin olumlu kısmını teşkil etmekte ancak buna karşın ekonomik kriz sebebiyle bir yıllık sürecin aylık dönemlere ayrılması günümüz koşullarının olumsuz sonuç doğurduğu gerçeğini de gözler önüne sermektedir. Aylık dönemler itibarıyla ödenecek net maliyetler artan enflasyon sebebiyle sürekli artmakta reel kayıp oluşmaması için dönemin aylık yapılması PTT'nin menfaatine olacaktır. Bu düzenleme ülkemizin ekonomik olarak nasıl bir krizde olduğunun da başka bir göstergesidir.

Madde 22'de düzenlenen PTT'nin İştirak şirketlerine yapılacak personel istihdamı AK Parti iktidarının dolaylı istihdam kanallarını da açmaktadır. 39.000 personeli ve 3700 şubesi olan PTT iştirakleri vasıtasıyla, devlet açısından özel sektörle yarışan bir kurum haline gelmiştir. Kule A.Ş., Bilgi Teknolojileri A.Ş., Anadolu Lojistik A.Ş., Para Lojistik A.Ş. ve internet alışveriş sitesi olan PTT AVM gibi iştiraklerde istihdam edilecek personelin yandaş kayırmacılığıyla işe alınacağı endişe konusudur. Özellikle iştiraklere alınacak personelin işe alım süreci hakkında yeterli bilgi verilmemiştir.

Madde 26

Madde ile Hava Trafik Kontrolörlerinin ücret gruplarında değişiklik yapılması teklif edilmiştir. Ancak ilgili madde DHMİ çalışanlarından sadece belirli bir kesimin talepleri gündeme alınmıştır. Elliye yakın unvanın bulunduğu DHMİ'nde yalnızca imtiyazlı bir azınlığa yönelik olan ve maaşlarında ciddi artış sağlayacak olan bu düzenleme DHMİ çalışanları

arasındaki iş barışının bozulmasına sebep olacaktır. DHMİ çalışanlarının bir bütün olarak ele alındığı bir düzenleme mümkün olmalıdır. Kamunun her alanında olduğu gibi DHMİ çalışanlarının yıllardır devam eden özlük haklarına ilişkin sorunlar, DHMİ çalışanlarından sadece bir kısmın haklarında iyileştirmeye gidilerek çözülemeyeceği gibi sorunu daha da derinleştirecektir. Kanun teklifini değerlendiren Sivil Toplum Kuruluşları ve kamuoyu büyük tepki göstererek kanun maddesinin düzenlenmesini istemiştir. İYİ Parti olarak adil bir düzenleme olmaksızın getirilen düzenlemeyi kabul etmeyeceğimizi vurgulamaktayız.

Sonuç olarak Kanun Teklifi metninde sipariş maddeler olduğu açıktır. Her ne kadar ihtiyaca yönelik maddelerin olduğu söylene ve gerekçede buna göre açıklamalar yer alsa eşitlik ve adalet ilkelerine göre düzenlemelerin yapılmaması eleştirilerimize konu olacak bir başka durumu da ortaya çıkarmaktadır. Bu bağlamda 2/2194 Esas sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifini yetersiz bulmaktayız. Kanun teklifine ilişkin çekincelerimizi ve eleştirilerimizi bu şerh aracılığıyla kamuoyunun dikkatine sunarız.

Yavuz Aydın

Trabzon

Ersin Beyaz

İstanbul

MUHALEFET ŞERHİ

Saadet Partisi Grubu olarak 2/2194 esas numaralı “*Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi*” ile ilgili görüş ve önerilerimiz aşağıda belirtilmiştir.

2/2194 esas numaralı “*Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi*” her zamanki gibi iktidar partisi grubunun alışkanlık haline getirdiği ve bir yöntem olarak kullandığı torba kanun tekniği ile hazırlanmış ve usul açısından doğru olmamakla birlikte yasama faaliyetlerinin özüne aykırıdır. Torba kanun yapma tekniğinde; hızlı, tartışılmadan ve taraflar yeterince dinlenilmeden süreç yürütüldüğünden bütüncül bir yaklaşımla mevzuat oluşturulmasını engellemektedir.

Aynı şekilde kanun teklifinin olgunlaştırılacağı yer olmasını beklediğimiz komisyon toplantı yazısının iki gün önceden bildirilerek, gerekli hazırlıkların yapılması ve muhakeme etme fırsatı bırakılmadan, taslağın tartışılmasına ve yapıcı muhalefete dahi müsaade edilmeden sürecin hızlı işletilmesi, minareyi kılıfına uydurarak meclis faaliyetlerinin nasıl askıya alındığını göstermektedir.

“Ben yaptım oldu” anlayışı ile muhalefet komisyon üyelerinin önerilerine kulak tıkayarak, sektör emekçilerinin, meslek odalarının, sektör temsilcilerinin, STK, sendika ve üniversitelerin görüşlerine itibar edilmeden, kanun yapma usul ve esaslarına uyulmadan hazırlanan bu kanun teklifine tekniki açısından muhalifiz.

Kanun Teklifiyle ulaştırma, denizcilik, haberleşme, uzay ve bilgi teknolojileri vb. alanlarda sekiz kanunda muhtelif konulara ilişkin kanuni düzenlemeler yapılmaktadır. Yine Anayasa Mahkemesi'nin kararları ile 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin ve diğer kararnamelerin iptal edilen maddeleri bu torba kanun ile yeniden yasalaştırılmaktadır.

Daha önce de benzer şekilde limanlar hakkında Anayasa Mahkemesince defalarca iptal edilmiş düzenleme girişimleri olmuştu. TBMM'ye sunulan ve 6/1/2022 tarihinde kabul edilen 7350 sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunla, Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanuna geçici 30 uncu madde eklenmiş. Bu madde ile limanların; işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmeleri neticesinde imzalanan kırk dokuz yıldan az süreli sözleşmelerin süresi kırk dokuz yıla uzatılmıştır. Anayasa Mahkemesi 2022/22 Esas ve 2022/92 Karar sayılı kararı ile 20/7/2022 tarihinde bu maddeyi iptal etmiştir. Kararda; bu uygulamanın özelleştirmede hâkim olması gereken serbest rekabet ve eşitlik ilkeleriyle bağdaşmadığı, bu suretle limanların gerçek özelleştirme değerlerinin altında kalabileceği ve yeniden özelleştirme imkanının ortadan kaldırılması iptal gerekçesi olarak gösterilmiştir.

Bu iptal kararı sonrasında TBMM'ye sunulan başka bir torba kanun teklifinde yine liman özelleştirme sürelerinin uzatılmasına dair bir maddeye yer verilmiştir. 22/12/2022 tarihli ve 7429 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve 375 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunla, ilgili Kanuna eklenen geçici 31 inci madde TBMM'de kabul edilmiş ve yine kırk dokuz yıldan az süresi kalan sözleşmelerin süresi kırk dokuz yıla uzatılmıştır. Anayasa Mahkemesi 2023/12 Esas ve 2024/12 Karar sayılı kararı ile 18/1/2024 tarihinde bu maddeyi de iptal etmiştir. Kararda daha önceki iptal kararında belirtilen gerekçelerin karşılanmaması yine iptal gerekçesi olarak görülmüştür.

Türkiye'nin en önemli stratejik özelliklerinin başında üç tarafı denizlerle çevrili bir deniz ülkesi olması gelmektedir. Bütün dünyada olduğu gibi, ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile yapılmakta olup, taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanlar, ülke ekonomisinin geliştirilmesinde etkin rol oynamaktadır. Deniz ulaştırması, ekonomik taşıma sistemi olma özelliği ile de bu pay içinde önemli katkıya sahiptir. Limanlar ekonomiye dolaylı-dolaysız çok önemli katkıları bulunan ve ülke ekonomisinin dışa açılan kapıları olduğu gibi ülke güvenliği ve stratejik açıdan da önem taşımaktadır.

Ancak 1997-2021 yılları arasında Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye (TDİ) ait 15 liman ile TCDD'ye ait Mersin, Samsun, Bandırma, İskenderun ve Derince limanları özelleştirildi. Özelleştirme ile sektörel olarak amaçlanan daha büyük yatırımların yapılması ve kapasite artışlarının yapılarak katma değer katılması iken; geçen zamanda bu amaca ne kadar ulaşıldığının denetimine ve analizine dair bir mekanizma olmadığı görülmektedir. **Limanların devri sonrası yapılan yatırımlar, anlaşma şartlarına uyulması gibi konular araştırmaya muhtaçtır.**

Aynı şekilde İzmir limanı 2018 yılında TCDD'den Varlık Fonuna devredilmiştir. Ancak aradan geçen zamanda Varlık Fonu liman ile ilgili hiçbir tasarrufta bulunmamış, hiçbir yatırım yapmamıştır. Bu sürede ne özelleştirdi ne kendisi işletti ne de yatırım yaptı. Devir anlaşmasında ise Varlık Fonu'nun bir tasarrufta bulunacağı tarihe kadar TCDD Genel Müdürlüğü'nün işletmeye devam etmesiyle ilgili hüküm mevcuttur. Halihazırda TCDD işletmeye devam ediyor. TCDD işletiyor ama yatırım ve ileriye dönük planlama yapamıyor dolayısıyla limanı ihya edemiyor. Ufak tefek ihtiyaçlar hariç bir çivi dahi çakmıyor, çakamıyor. En önemlisi kapasite artışına gidemiyor. İzmir limanı 6 yıldır arafta kalmış, nefes alamamaktadır.

İzmir limanında büyük yatırıma ve kapasite artışına ihtiyaç var. Bu konunun bir an önce çözüme kavuşturulması gerekiyor. Ya tekrar TCDD'ye geri verilerek ileriye dönük planlama ve yatırım yapılabilmesi sağlanmalı ya da bir an önce mevcut süreçte değerlendirip ekonomiye kazandırılması gerekmektedir.

Marmara bölgesinde ise özellikle Kocaeli Körfezinde plansız olarak yapılan limanlar veya plansız olarak kapasitesi artırılan limanlara yük getiren tırların yollarda oluşturduğu trafik ve park sorunu son yıllarda şehir içlerini ve şehir ticaretini de yaşanmaz hale getirmiştir. Dünyadaki örneklerle bakıldığında liman şehirlerinde tırların limanlara giriş ve çıkışları bağımsızdır. Ülkemizde liman trafiği şehir trafiği ile birlikte yürümekte, limanlara ulaşımında büyük sorunlar yaşanmaktadır.

Lojistik altyapılarının daha ayrıntılı planlanması, demiryolu bağlantı hatlarının limanlara entegrasyonunun sağlanması, gereksiz evrak yükünün hafifletilmesi dış ticaret hızımızı artıracaktır. Demiryolu bağlantı hatlarının yapılması ve ayrı ulaşım akslarıyla trafik yoğunluğu azaltılmalı, kurulacak lojistik merkezleriyle ticaret hızı artırılmalıdır.

Limanlarımız; konumu, mevcut durumu ve uzun vadeli planları kapsayacak bir öngörü ile ele alınmalıdır. Limanlar sağlanan gelirden öte stratejik önemleri ve potansiyelleri ile de değerlendirilerek özelleştirme süreçlerinde hedeflerin ne kadar gerçekleştiği de irdelenmelidir.

Mehmet Atmaca

Bursa

BİLECİK MİLLETVEKİLİ HALİL ELDEMİR VE BURSA MİLLETVEKİLİ MUSTAFA YAVUZ
İLE 98 MİLLETVEKİLİNİN TEKLİFİ

**TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU İLE BAZI KANUNLARDA VE KANUN HÜKMÜNDE
KARARNAMELERDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN
TEKLİFİ**

MADDE 1- 14/4/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununun 10 uncu maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 10- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere ve özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça liman, iskele ve kıyı yapılarında gemilere verilen hizmetlere ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücretlerini tespit etmek ve uygulamasını denetlemekle yetkilidir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça deniz yetki alanlarında, suyollarında ve içsulara kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ücretleri ile liman idari sınırlarında demirleyen gemilerin demirleme ücretlerini ve bu ücretlerin ödenmesine ilişkin usul ve esaslar ile muafiyetleri belirler. Demirleme ücret tarifesı, bir günlük demirde kalma süresi için, geminin seferi, demirde kalma süresi, aylık veya yıllık toplu ödeme, demirleme nedeni, demirlediğı yer gibi unsurlar göz önünde bulundurularak geminin grostonu başına 2 Türk lirasını geçmemek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından belirlenir. Bu miktar, her yıl bir önceki yıla ilişkin olarak 4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesinin (B) fıkrası uyarınca tespit ve ilan olunan yeniden değerlendirme oranında, takvim yılı başından geçerli olmak üzere artırılır. Cumhurbaşkanı, bu miktarı on katına kadar artırmaya yetkilidir. Demirleme ücretleri, Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılır. Yatırılan miktarın %50’si takip eden ayın beşine kadar genel bütçeye gelir kaydedilmek üzere Bakanlık merkez muhasebe birimine aktarılır.”

MADDE 2- 618 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 1- Türkiye deniz yetki alanlarında, suyollarında ve içsulara verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülür. Bakanlık bu hizmetleri, bu maddede belirtilen usul ve esaslar dâhilinde gerçek veya tüzel kişilere yaptırabilir veya devredebilir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin kamu yararı ve sorumluluğı önceliğıyle, bağımsızlık ve tarafsızlık ilkesi gözetilerek seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre emniyeti ve güvenliğı odaklı olarak yürütölmesi esastır. Bu madde kapsamında gerçek ve tüzel kişiler tarafından sağlanan hizmetlerin mevzuata uygunluğu ve sürekliliğı Bakanlık tarafından denetlenir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetinin verilmesine ilişkin teknik gereklilikler, hizmet standartları, hizmeti verecek olan gerçek ve tüzel kişilere ilişkin şartlar, istisnalar, yasaklar ve yükümlölükler gibi usul ve esaslar ile bölgesel hizmet sahaları Bakanlık tarafından belirlenir.

İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş esnasında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının belirlediğı usul ve esaslar dâhilinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütölür. Bu konuda gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri yetkilendirilemez veya hizmet alımı yapılamaz.

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM
KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN

**TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU İLE BAZI KANUNLARDA VE
655 SAYILI KANUN HÜKMÜNDE KARARNAMEDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR
KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- 14/4/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununun 10 uncu maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 10- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere ve özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça liman, iskele ve kıyı yapılarında gemilere verilen hizmetlere ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücretlerini tespit etmek ve uygulamasını denetlemekle yetkilidir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça deniz yetki alanlarında, suyollarında ve içsularla kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ücretleri ile liman idari sınırlarında demirleyen gemilerin demirleme ücretlerini ve bu ücretlerin ödenmesine ilişkin usul ve esaslar ile muafiyetleri belirler. Demirleme ücret tarifesi, bir günlük demirde kalma süresi için, geminin seferi, demirde kalma süresi, aylık veya yıllık toplu ödeme, demirleme nedeni, demirlediği yer gibi unsurlar göz önünde bulundurularak geminin grostonu başına iki Türk lirasını geçmemek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından belirlenir. Bu miktar, her yıl bir önceki yıla ilişkin olarak 4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesinin (B) fıkrası uyarınca tespit ve ilan olunan yeniden değerlendirme oranında, takvim yılı başından geçerli olmak üzere artırılır. Cumhurbaşkanı, bu miktarı on katına kadar artırmaya yetkilidir. Demirleme ücretleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılır. Yatırılan miktarın %50’si takip eden ayın beşine kadar genel bütçeye gelir kaydedilmek üzere Bakanlık merkez muhasebe birimine aktarılır.”

MADDE 2- 618 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 1- Türkiye deniz yetki alanlarında, suyollarında ve içsularla verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülür. Bakanlık bu hizmetleri, bu maddede belirtilen usul ve esaslar dâhilinde gerçek veya tüzel kişilere yaptırabilir veya devredebilir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin kamu yararı ve sorumluluğu önceliğiyle, bağımsızlık ve tarafsızlık ilkesi gözetilerek seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre emniyeti ve güvenliği odaklı olarak yürütülmesi esastır. Bu madde kapsamında gerçek ve tüzel kişiler tarafından sağlanan hizmetlerin mevzuata uygunluğu ve sürekliliği Bakanlık tarafından denetlenir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetinin verilmesine ilişkin teknik gereklilikler, hizmet standartları, hizmeti verecek olan gerçek ve tüzel kişilere ilişkin şartlar, istisnalar, yasaklar ve yükümlülükler gibi usul ve esaslar ile bölgesel hizmet sahaları Bakanlık tarafından belirlenir.

İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş esnasında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının belirlediği usul ve esaslar dâhilinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür. Bu konuda gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri yetkilendirilemez veya hizmet alımı yapılamaz.

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

Kamu kurum ve kuruluşları tarafından işletilen liman tesisleri ile 24/11/1994 tarihli ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun kapsamında işletme hakkı devri/verilmesi yöntemiyle özelleştirilen liman tesisleri ve 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun kapsamında işletilen liman tesislerinin, sözleşmelerinde hüküm olması halinde sadece bu tesislere yönelik kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini verebilirler. Mevki ve mesafeler itibarıyla bölgesel hizmet sahaları veya herhangi bir liman tesisi kümelenmesi ile ilgisi ve irtibatı bulunmayan liman tesislerinin kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri kazanılmış hak oluşturmayacak şekilde ilgili tesisler tarafından verilebilir. Bu fıkrada belirtilen liman tesisleri söz konusu hizmetleri, yönetmelikle belirlenen gereklilikler ile hizmet standartlarını sağlamak ve ilgili diğer mevzuat hükümlerine uymak koşulu ile Bakanlıkça düzenlenen izin kapsamında yürütür.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti vermekte olan gerçek veya tüzel kişilerin, kılavuzluk ve römorkörcülük ile bunlarla bağlantılı palamar ve yer değiştirme gibi hizmetlerden elde ettiği gelirlerden oluşan aylık gayrisafi hasılatтан, Aliağa, Ambarlı, Gemlik, İskenderun, Kocaeli ve Mersin Bölge Liman Başkanlıkları merkez idari sahasındakiler için %30, Bandırma, Ceyhan, İzmir, Samsun, Tekirdağ, Tuzla ve Yalova Bölge Liman Başkanlıkları merkez idari sahasındakiler için %25, Antalya, Çanakkale, İstanbul, Karadeniz Ereğli ve Zonguldak Bölge Liman Başkanlıkları merkez idari sahasındakiler ile Karabiga ve Taşucu Liman Başkanlıkları idari sahasındakiler için %20, diğer bölge liman başkanlıkları veya liman başkanlıkları idari sahasındakiler için %10, İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş bölgesi için %20 oranında pay alınır. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin verildiği deniz alanlarındaki deniz trafik yoğunluğu göz önünde bulundurularak aylık gayrisafi hasılatтан alınan payları %40'a kadar artırmaya veya %5'e kadar indirmeye Cumhurbaşkanı yetkilidir. Kılavuzluk veya römorkörcülük hizmeti verenlerin, verdikleri hizmetten Bakanlığın belirlediği tarifeden daha düşük bir ücret almaları veya ücret almamaları hâlinde dahi ödeyecekleri pay, tarife üzerinden hesaplanarak ödenir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti vermekte olan gerçek veya tüzel kişilerce ödenecek pay, en geç hizmetin verildiği ayı takip eden ayın on beşine kadar Bakanlık döner sermaye işletmesi muhasebe birimi hesaplarına yatırılır. Yatırılan miktarın %50'si takip eden ayın beşine kadar genel bütçeye gelir kaydedilmek üzere Bakanlık merkez muhasebe birimine aktarılır.

İkinci ve üçüncü fıkralarda belirtilen yerler ile askeri tesisler dışında, sınırları ile hizmet koşulları Yönetmelikle belirlenen bölgesel hizmet sahalarında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, 4046 sayılı Kanunun 18 inci maddesinde belirtilen işletme hakkının verilmesi yöntemi kullanılarak ihale yoluyla gerçek veya tüzel kişilere 20 yılı geçmemek üzere Bakanlık tarafından devredilebilir. Bu madde kapsamında yapılacak özelleştirme ihalesinde değer tespiti yapılmaz. Özelleştirme ihalesi, işletme hakkı verilmesi sözleşmesi için geçerli olacak kılavuzluk ve römorkörcülük ile bunlarla bağlantılı palamar ve yer değiştirme gibi hizmetlerden elde edilen gelirlerden oluşan aylık gayrisafi hasılatтан verilecek pay oranının belirlenmesi amacıyla, 4046 sayılı Kanunda belirtilen pazarlık usulü uygulanmak suretiyle gerçekleştirilir. Pazarlık usulü, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri için dördüncü fıkra uyarınca ilgili bölgede uygulanan pay oranı üzerinden artırma yapılmak suretiyle gerçekleştirilir. Ancak Aliağa, Ambarlı, Ceyhan, Gemlik, İskenderun, Kocaeli ve Mersin Bölge Liman Başkanlıklarını kapsayan bölgesel hizmet sahalarında artırma yapmaya esas pay oranı kılavuzluk hizmetleri için %40'tır. İhale komisyonu tarafından gerekli görüldüğü takdirde ihale, pazarlık görüşmesine devam edilen teklif sahiplerinin katılımı ile açık artırma suretiyle sonuçlandırılabilir. İhale,

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

Kamu kurum ve kuruluşları tarafından işletilen liman tesisleri ile 24/11/1994 tarihli ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun kapsamında işletme hakkı devri/verilmesi yöntemiyle özelleştirilen liman tesisleri ve 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun kapsamında işletilen liman tesislerinin, sözleşmelerinde hüküm olması halinde sadece bu tesislere yönelik kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini verebilirler. Mevki ve mesafeler itibarıyla bölgesel hizmet sahaları veya herhangi bir liman tesisi kümelenmesi ile ilgisi ve irtibatı bulunmayan liman tesislerinin kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri kazanılmış hak oluşturmayacak şekilde ilgili tesisler tarafından verilebilir. Bu fıkrada belirtilen liman tesisleri söz konusu hizmetleri, yönetmelikle belirlenen gereklilikler ile hizmet standartlarını sağlamak ve ilgili diğer mevzuat hükümlerine uymak koşulu ile Bakanlıkça düzenlenen izin kapsamında yürütür.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti vermekte olan gerçek veya tüzel kişilerin, kılavuzluk ve römorkörcülük ile bunlarla bağlantılı palamar ve yer değiştirme gibi hizmetlerden elde ettiği gelirlerden oluşan aylık gayrisafı hasıllattan, Aliğa, Ambarlı, Gemlik, İskenderun, Kocaeli ve Mersin Bölge Liman Başkanlıkları merkez idari sahasındakiler için %30, Bandırma, Ceyhan, İzmir, Samsun, Tekirdağ, Tuzla ve Yalova Bölge Liman Başkanlıkları merkez idari sahasındakiler için %25, Antalya, Çanakkale, İstanbul, Karadeniz Ereğli ve Zonguldak Bölge Liman Başkanlıkları merkez idari sahasındakiler ile Karabiga ve Taşucu Liman Başkanlıkları idari sahasındakiler için %20, diğer bölge liman başkanlıkları veya liman başkanlıkları idari sahasındakiler için %10, İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş bölgesi için %20 oranında pay alınır. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin verildiği deniz alanlarındaki deniz trafik yoğunluğu göz önünde bulundurularak aylık gayrisafı hasıllattan alınan payları %40'a kadar artırmaya veya %5'e kadar indirmeye Cumhurbaşkanı yetkilidir. Kılavuzluk veya römorkörcülük hizmeti verenlerin, verdikleri hizmetten Bakanlığın belirlediği tarifieden daha düşük bir ücret almaları veya ücret almamaları hâlinde dahi ödeyecekleri pay, tarife üzerinden hesaplanarak ödenir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti vermekte olan gerçek veya tüzel kişilerce ödenecek pay, en geç hizmetin verildiği ayı takip eden ayın on beşine kadar Bakanlık döner sermaye işletmesi muhasebe birimi hesaplarına yatırılır. Yatırılan miktarın %50'si takip eden ayın beşine kadar genel bütçeye gelir kaydedilmek üzere Bakanlık merkez muhasebe birimine aktarılır.

İkinci ve üçüncü fıkralarda belirtilen yerler ile askeri tesisler dışında, sınırları ile hizmet koşulları yönetmelikle belirlenen bölgesel hizmet sahalarında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, 4046 sayılı Kanunun 18 inci maddesinde belirtilen işletme hakkının verilmesi yöntemi kullanılarak ihale yoluyla gerçek veya tüzel kişilere yirmi yılı geçmemek üzere Bakanlık tarafından devredilebilir. Bu madde kapsamında yapılacak özelleştirme ihalesinde değer tespiti yapılmaz. Özelleştirme ihalesi, işletme hakkı verilmesi sözleşmesi için geçerli olacak kılavuzluk ve römorkörcülük ile bunlarla bağlantılı palamar ve yer değiştirme gibi hizmetlerden elde edilen gelirlerden oluşan aylık gayrisafı hasıllattan verilecek pay oranının belirlenmesi amacıyla, 4046 sayılı Kanunun 18 inci maddesinde belirtilen pazarlık usulü uygulanmak suretiyle gerçekleştirilir. Pazarlık usulü, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri için dördüncü fıkra uyarınca ilgili bölgede uygulanan pay oranı üzerinden artırma yapılmak suretiyle gerçekleştirilir. Ancak Aliğa, Ambarlı, Ceyhan, Gemlik, İskenderun, Kocaeli ve Mersin Bölge Liman Başkanlıklarını kapsayan bölgesel hizmet sahalarında artırma yapmaya esas pay oranı kılavuzluk hizmetleri için %40'tır. İhale komisyonu tarafından gerekli görüldüğü takdirde ihale, pazarlık

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

Bakanlık bünyesinde, Bakan tarafından belirlenen ve beş kişiden oluşan ihale komisyonu tarafından gerçekleştirilir. İhale Komisyonu 4046 sayılı Kanunun 18 inci maddesinde belirtilen usul ve esaslara göre çalışır ve sekretaryasını Denizcilik Genel Müdürlüğü yürütür. Bu madde kapsamında yapılacak işletme hakkının verilmesi imtiyaz addolunmaz. Bir bölgesel hizmet sahasında kılavuzluk hizmetleri ve römorkörcülük hizmetleri aynı kişilere ihale edilmez. Bu çerçevede imzalanan sözleşmeler özel hukuk hükümlerine tabidir. İhale aşamasında 4/1/2002 tarihli ve 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun ceza ve yasaklama hükümleri, sözleşmenin uygulanması aşamasında 5/1/2002 tarihli ve 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununun ceza, yasaklama ve sözleşmenin feshi hükümleri uygulanır.

Bakanlık, herhangi bir bölgesel hizmet sahasında veya liman tesisinde, kılavuzluk veya römorkörcülük hizmetlerinin yürütülmesine yönelik talep olmaması, bu hizmetleri yürüten gerçek veya tüzel kişilerin sunduğu hizmetin süresinden önce herhangi bir nedenle sona ermesi veya iptal edilmesi yahut mücbir sebep durumunun gerçekleşmesi halinde geçici olarak yeterli hizmet verebilecek şartları haiz mevcut kılavuzluk veya römorkörcülük hizmeti veren gerçek veya tüzel kişileri, kamu yararı amacıyla sınırlı olmak üzere, kapasite ve coğrafi yakınlık gibi hususları gözeterek makul bir süre için görevlendirebilir veya bu hizmetleri kendisi verebilir.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti verenlerin Bakanlıkça belirlenen şartları sağlayamamaları veya kaybetmeleri ve verilen süre içerisinde şartları yerine getirememeleri halinde ilgili sahada hizmet vermesine izin verilmez. Bu maddede belirlenen yükümlülüklerle aykırı hareket edenlere Bakanlık veya liman başkanlığı tarafından ihlalin niteliğine göre yüz bin Türk Lirasından iki milyon Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir. İdari para cezalarının uygulanması, ilgili döneme ait payların ödenmesine ilişkin yükümlülükleri ortadan kaldırmaz.

Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca çıkarılan Yönetmeliğe göre belirlenir.”

MADDE 3- 618 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 2- Yük veya yolcu elleçleme amacıyla limanlarımıza gelen veya limanlarımızdan ayrılan ticari gemilerin saldıkları sera gazı emisyonlarının karşılığı olarak bu madde kapsamında hesaplanarak gemi sahiplerinden tahsil edilen tutarlar genel bütçenin (B) işaretli cetveline özel gelir olarak kaydedilir. Alınacak bedeller, doğrulanan sera gazı emisyonları ile Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi güncel karbon fiyatı temel alınarak belirlenir ve bu bedel her yıl, bir sonraki yılın Eylül ayı sonuna kadar bir önceki yılın toplam bedeli olarak ödenir.

Genel bütçenin (B) işaretli cetvelinde özel gelir olarak tahmin edilen gelir karşılığı tutarlar, yeşil denizcilik için araştırma, geliştirme, dönüşüm ve yeni yapım faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesine özel ödenek olarak öngörülür. Ödenek tutarını aşan gelir gerçekleştirmeleri karşılığında ödenek eklemeye ve ödenek kaydedilen tutarlardan yılı içinde harcanmayan kısımları ertesi yıl bütçesine devren ödenek kaydetmeye Cumhurbaşkanı yetkilidir. Özel gelir ve ödeneklerin kullanımına ilişkin usul ve esaslar Cumhurbaşkanı tarafından belirlenir.

Uygulama kapsamına alınacak gemilerin cinsi, sefer bölgesi, tonajı, gemilerden alınacak emisyon bedeli oranları, emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasına ilişkin usul ve esaslar Cumhurbaşkanı tarafından çıkarılan yönetmelikle belirlenir.”

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

görüşmesine devam edilen teklif sahiplerinin katılımı ile açık artırma suretiyle sonuçlandırılabilir. İhale, Bakanlık bünyesinde, Bakan tarafından belirlenen ve beş kişiden oluşan ihale komisyonu tarafından gerçekleştirilir. İhale komisyonu 4046 sayılı Kanunun 18 inci maddesinde belirtilen usul ve esaslara göre çalışır ve sekretaryasını Denizcilik Genel Müdürlüğü yürütür. Bu madde kapsamında yapılacak işletme hakkının verilmesi imtiyaz addolunmaz. Bir bölgesel hizmet sahasında kılavuzluk hizmetleri ve römorkörcülük hizmetleri aynı kişilere ihale edilmez. Bu çerçevede imzalanan sözleşmeler özel hukuk hükümlerine tabidir. İhale aşamasında 4/1/2002 tarihli ve 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun ceza ve yasaklama hükümleri, sözleşmenin uygulanması aşamasında 5/1/2002 tarihli ve 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununun ceza, yasaklama ve sözleşmenin feshi hükümleri uygulanır.

Bakanlık, herhangi bir bölgesel hizmet sahasında veya liman tesisinde, kılavuzluk veya römorkörcülük hizmetlerinin yürütülmesine yönelik talep olmaması, bu hizmetleri yürüten gerçek veya tüzel kişilerin sunduğu hizmetin süresinden önce herhangi bir nedenle sona ermesi veya iptal edilmesi yahut mücbir sebep durumunun gerçekleşmesi halinde geçici olarak yeterli hizmet verebilecek şartları haiz mevcut kılavuzluk veya römorkörcülük hizmeti veren gerçek veya tüzel kişileri, kamu yararı amacıyla sınırlı olmak üzere, kapasite ve coğrafi yakınlık gibi hususları gözeterek makul bir süre için görevlendirebilir veya bu hizmetleri kendisi verebilir.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti verenlerin Bakanlıkça belirlenen şartları sağlayamamaları veya kaybetmeleri ve verilen süre içerisinde şartları yerine getirememeleri halinde ilgili sahada hizmet vermesine izin verilmez. Bu maddede belirlenen yükümlülüklerle aykırı hareket edenlere Bakanlık veya ilgili liman başkanlığı tarafından ihlalin niteliğine göre yüz bin Türk Lirasından iki milyon Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir. İdari para cezalarının uygulanması, ilgili döneme ait payların ödenmesine ilişkin yükümlülükleri ortadan kaldırmaz.

Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.”

MADDE 3- 618 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 2- Yük veya yolcu elleçleme amacıyla limanlarımıza gelen veya limanlarımızdan ayrılan ticari gemilerin saldıkları sera gazı emisyonlarının karşılığı olarak bu madde kapsamında hesaplanarak gemi sahiplerinden tahsil edilen tutarlar genel bütçenin (B) işaretli cetveline özel gelir olarak kaydedilir. Alınacak bedeller, doğrulanana sera gazı emisyonları ile Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi güncel karbon fiyatı temel alınarak belirlenir ve bu bedel her yıl, bir sonraki yılın eylül ayı sonuna kadar bir önceki yılın toplam bedeli olarak ödenir.

Genel bütçenin (B) işaretli cetvelinde özel gelir olarak tahmin edilen gelir karşılığı tutarlar, yeşil denizcilik için araştırma, geliştirme, dönüşüm ve yeni yapım faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesine özel ödenek olarak öngörülür. Ödenek tutarını aşan gelir gerçekleştirmeleri karşılığında ödenek eklemeye ve ödenek kaydedilen tutarlardan yılı içinde harcanmayan kısımları ertesi yıl bütçesine devren ödenek kaydetmeye Cumhurbaşkanı yetkilidir. Özel gelir ve ödeneklerin kullanımına ilişkin usul ve esaslar Cumhurbaşkanı tarafından belirlenir.

Uygulama kapsamına alınacak gemilerin cinsi, sefer bölgesi, tonajı, gemilerden alınacak emisyon bedeli oranları, emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasına ilişkin usul ve esaslar Cumhurbaşkanı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.”

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

MADDE 4- 618 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 1- Bu Kanunun ek 1 inci maddesi uyarınca çıkarılacak Yönetmelik bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde yürürlüğe konulur. Yönetmeliğin yürürlüğe girmesini müteakip en geç bir ayın sonunda aynı maddenin beşinci fıkrasında belirtilen ihalelerin işlemleri başlatılır. Söz konusu ihale süreçleri tamamlanıncaya kadar mevcut kılavuzluk veya römorkörcülük hizmeti vermekle yetkilendirilmiş veya görevlendirilmiş gerçek veya tüzel kişiler, hizmet vermeye, yetkilendirildikleri veya görevlendirildikleri şartları korumak ve ek 1 inci maddenin dördüncü fıkrasına göre pay ödemek kaydıyla devam edebilir. İhalenin tamamlanmasını müteakip bu kişilerin yetkileri ve görevleri sona erer.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti veren tüm gerçek ve tüzel kişiler ile birinci fıkra uyarınca söz konusu hizmeti verenler aylık gayrisafı hasılatтан ödeyecekleri payları 1/3/2024 itibariyle öder.”

MADDE 5- 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 2 nci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile” ibaresi “belgelerin uygunluğu ile diğer” şeklinde değiştirilmiş ve fıkranın birinci cümlesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümleler eklenmiştir.

“Yapılacak denetimin usul ve esasları İdare tarafından yönetmelikle belirlenir. Bu denetim, idare tarafından oluşturulan, liman giriş ve çıkış işlemlerinin takip edildiği sistem üzerinden sunulan belgeler üzerinden de yapılabilir.”

MADDE 6- 4922 sayılı Kanunun 3 üncü maddesinde yer alan “yangın söndürme” ibaresinden sonra gelmek üzere “, seyir ve telsiz ekipmanları” ibaresi eklenmiş, “yılıda en az bir defa denetlenir.” ibaresi “ve bu hususların denetimi; uluslararası sözleşmeler kapsamında olan gemiler için taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre, kapsam dışında kalan ticaret gemileri için ise İdare tarafından çıkarılan yönetmeliklere göre belirlenir.” şeklinde değiştirilmiş ve fıkranın son cümlesi yürürlükten kaldırılmıştır.

MADDE 7- 4922 sayılı Kanunun 6 ncı maddesinin birinci fıkrasında yer alan “Denize elverişlilik belgesi olup da liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi,” ibaresi “Ticaret gemileri” şeklinde, “denetlenir” ibaresi “yönetmelikle belirlenen usul ve esaslara göre denetlenebilir” şeklinde değiştirilmiş ve ikinci fıkrasının birinci cümlesine “İdare,” ibaresinden sonra gelmek üzere “bu madde ile 2 nci maddede belirtilen denetimler bakımından” ibaresi eklenmiştir.

MADDE 8- 4922 sayılı Kanunun 26 ncı maddesine “6 ncı” ibaresinden önce gelmek üzere “2 nci,” ibaresi eklenmiştir.

MADDE 9- 31/8/1956 tarihli ve 6831 sayılı Orman Kanununun ek 9 uncu maddesinin beşinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde olan devlet ormanlarındaki erişme kontrolü uygulanan karayollarında yük aktarmak için zaruri olan yükleme ve boşaltma işlemlerine ait geçici depolar ve bunların tamamlayıcısı olan tesisler karayolu sınır çizgisi içinde kalmak kaydıyla ağaçlandırma bedeli alınarak izin verilebilir. İzne konu tesislerin kiralanması, özelleştirme uygulamaları kapsamında işletme hakkının devredilmesi veya yap-işlet-devret modeliyle yaptırılması ve işlettirilmesi halinde orman sayılan alana isabet eden; sözleşmesi gereği ilgili idareye ödemesi gereken kira bedelinin veya işletme hakkının devredilmesi halinde devir bedelinin %50’si Orman Genel Müdürlüğü özel bütçe hesabına izin sahibi tarafından yatırılır. İzinler, ilgili kamu idareleri veya kamu kurum ve kuruluşları adına devam eder, taahhüt senetlerinde yer alan haklar işletme süresi içinde aynı şekilde işleticiler tarafından kullanılır ve yükümlülükler yine işletme süresi içinde işleticiler tarafından yerine getirilir.”

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 4- 618 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 1- Bu Kanunun ek 1 inci maddesi uyarınca çıkarılacak yönetmelik bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde yürürlüğe konulur. Yönetmeliğin yürürlüğe girmesini müteakip en geç bir ayın sonunda aynı maddenin beşinci fıkrasında belirtilen ihalelerin işlemleri başlatılır. Söz konusu ihale süreçleri tamamlanıncaya kadar mevcut kılavuzluk veya römorkörcülük hizmeti vermekle yetkilendirilmiş veya görevlendirilmiş gerçek veya tüzel kişiler, hizmet vermeye, yetkilendirildikleri veya görevlendirildikleri şartları korumak ve ek 1 inci maddenin dördüncü fıkrasına göre pay ödemek kaydıyla devam edebilir. İhalenin tamamlanmasını müteakip bu kişilerin yetkileri ve görevleri sona erer.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti veren tüm gerçek ve tüzel kişiler ile birinci fıkra uyarınca söz konusu hizmeti verenler aylık gayrisafı hasılatтан ödeyecekleri payları 1/3/2024 itibarıyla öder.”

MADDE 5- 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 2 nci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile” ibaresi “belgelerin uygunluğu ile diğer” şeklinde değiştirilmiş ve fıkranın birinci cümlesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümleler eklenmiştir.

“Yapılacak denetimin usul ve esasları İdare tarafından yönetmelikle belirlenir. Bu denetim, İdare tarafından oluşturulan, liman giriş ve çıkış işlemlerinin takip edildiği sistem üzerinden sunulan belgeler üzerinden de yapılabilir.”

MADDE 6- 4922 sayılı Kanunun 3 üncü maddesinde yer alan “yangın söndürme” ibaresinden sonra gelmek üzere “, seyir ve telsiz ekipmanları” ibaresi eklenmiş, “yılıda en az bir defa denetlenir.” ibaresi “ve bu hususların denetimi; uluslararası sözleşmeler kapsamında olan gemiler için taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre, kapsam dışında kalan ticaret gemileri için ise İdare tarafından çıkarılan yönetmeliklere göre belirlenir.” şeklinde değiştirilmiş ve fıkranın son cümlesi yürürlükten kaldırılmıştır.

MADDE 7- 4922 sayılı Kanunun 6 ncı maddesinin birinci fıkrasında yer alan “Denize elverişlilik belgesi olup da liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi,” ibaresi “Ticaret gemileri” şeklinde, “denetlenir” ibaresi “yönetmelikle belirlenen usul ve esaslara göre denetlenebilir” şeklinde değiştirilmiş ve ikinci fıkrasının birinci cümlesine “İdare,” ibaresinden sonra gelmek üzere “bu madde ile 2 nci maddede belirtilen denetimler bakımından” ibaresi eklenmiştir.

MADDE 8- 4922 sayılı Kanunun 26 ncı maddesine “6 ncı” ibaresinden önce gelmek üzere “2 nci,” ibaresi eklenmiştir.

MADDE 9- 31/8/1956 tarihli ve 6831 sayılı Orman Kanununun ek 9 uncu maddesinin beşinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde olan devlet ormanlarındaki erişme kontrolü uygulanan karayollarında yük aktarmak için zaruri olan yükleme ve boşaltma işlemlerine ait geçici depolar ve bunların tamamlayıcısı olan tesisler karayolu sınır çizgisi içinde kalmak kaydıyla ağaçlandırma bedeli alınarak izin verilebilir. İzne konu tesislerin kiralanması, özelleştirme uygulamaları kapsamında işletme hakkının devredilmesi veya yap-işlet-devret modeliyle yaptırılması ve işlettirilmesi halinde orman sayılan alana isabet eden; sözleşmesi gereği ilgili idareye ödemesi gereken kira bedelinin veya işletme hakkının devredilmesi halinde devir bedelinin %50’si Orman Genel Müdürlüğü özel bütçe hesabına izin sahibi tarafından yatırılır. İzinler, ilgili kamu idareleri veya kamu kurum ve kuruluşları adına devam eder, taahhüt senetlerinde yer alan haklar işletme süresi içinde aynı şekilde işleticiler tarafından kullanılır ve yükümlülükler yine işletme süresi içinde işleticiler tarafından yerine getirilir.”

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

“Devlet ormanlarında ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binalarına havaalanı/havalimanı sınırları içinde kalmak kaydıyla izin verilebilir. Genel bütçe kapsamındaki idareler ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünce yapılan, işletilen, işlettirilen veya yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettirilen tesislerden herhangi bir bedel alınmaz.

Havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde kalan tesislerin yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılması halinde izin sahibinin talebi üzerine yüklenici/görevli şirket adına üst hakkı tesis edilebilir. İzinler izin sahibi adına devam eder. Adına üst hakkı tesis edilen yüklenici/görevli şirketten ağaçlandırma bedeli dışında kira dâhil başkaca hiçbir bedel alınmaz.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünce yapılacak demiryolu ve buna bağlı elektrifikasyon, sinyalizasyon, haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı olan yük merkezi ve yolcu taşıma istasyonu gibi zorunlu tesislere bu Kanunun 17 nci maddesinin üçüncü fıkrası esaslarına göre verilen izinlerden bedel alınmaz.”

MADDE 10- 6831 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 14- Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce, devlet ormanlarında ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havaalanı/havalimanı izin alanı sınırları içerisinde yapılan, işletilen, işlettirilen veya yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettirilen yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binaları havaalanı/havalimanının müşterimilatı sayılır ve Tarım ve Orman Bakanlığınca izin verilebilir. İzin verilen tesislerden herhangi bir bedel alınmaz. Alınan bedeller iade edilmez.”

MADDE 11- 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 27 nci maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Denetleme ve erişim

MADDE 27 - Ülkemizde ve/veya yurtdışında sivil havacılık faaliyeti gerçekleştiren ve/veya yurtdışında yerleşik olup ülkemize sivil havacılık faaliyetleri kapsamında hizmet veren veya hizmet vermek üzere başvuruda bulunan tüm yerli ve yabancı gerçek kişiler, özel hukuk tüzel kişileri, kamu kurum ve kuruluşları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yapacağı veya yaptıracığı denetim ve inceleme tabidirler.

Yapılacak denetimin esasları, denetim ekibinin seçimi ile görev, yetki ve sorumlulukları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce hazırlanacak yönetmelikle belirlenir.

Bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen tüm gerçek kişiler, özel hukuk tüzel kişileri, kamu kurum ve kuruluşları, gerçekleştirdiği sivil havacılık faaliyeti ile ilgili; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün düzenlemelerini takip etmek, verdiği talimatlara uymak, taraf olunan uluslararası anlaşmalar doğrultusunda yapılan denetim ve inceleme kapsamında talep edilen bilgi ve belgeyi vermek ve her türlü tesis, ürün ve ekipmana erişimi sağlamakla yükümlüdür.

Genel Müdürlük tarafından görevlendirilen teknik denetçiler, denetimlerde;

a) Hava aracının uçuşa elverişli olmaması,

b) Mürettebatın o hava aracı tipi için gerekli nitelikleri taşıması veya uçuşu yürütecek fiziksel ya da zihinsel kapasiteye sahip olmaması,

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

“Devlet ormanlarında ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dinî tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binalarına havaalanı/havalimanı sınırları içinde kalmak kaydıyla izin verilebilir. Genel bütçe kapsamındaki idareler ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünce yapılan, işletilen, işlettirilen veya yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettirilen tesislerden herhangi bir bedel alınmaz.

Havaalanı/havalimanı izin alanı içerisinde kalan tesislerin yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılması halinde izin sahibinin talebi üzerine yüklenici/görevli şirket adına üst hakkı tesis edilebilir. İzinler izin sahibi adına devam eder. Adına üst hakkı tesis edilen yüklenici/görevli şirketten ağaçlandırma bedeli dışında kira dâhil başkaca hiçbir bedel alınmaz.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünce yapılacak demiryolu ve buna bağlı elektrifikasyon, sinyalizasyon, haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı olan yük merkezi ve yolcu taşıma istasyonu gibi zorunlu tesislere 17 nci maddenin üçüncü fıkrası esaslarına göre verilen izinlerden bedel alınmaz.”

MADDE 10- 6831 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 14- Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce, devlet ormanlarında ulaşım hizmeti maksadıyla verilen havaalanı/havalimanı izin alanı sınırları içerisinde yapılan, işletilen, işlettirilen veya yap-işlet-devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettirilen yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dinî tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binaları havaalanı/havalimanının müşterimilatı sayılır ve Tarım ve Orman Bakanlığınca izin verilebilir. İzin verilen tesislerden herhangi bir bedel alınmaz. Alınan bedeller iade edilmez.”

MADDE 11- 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 27 nci maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Denetleme ve erişim

MADDE 27 - Ülkemizde ve/veya yurtdışında sivil havacılık faaliyeti gerçekleştiren ve/veya yurtdışında yerleşik olup ülkemize sivil havacılık faaliyetleri kapsamında hizmet veren veya hizmet vermek üzere başvuruda bulunan tüm yerli ve yabancı gerçek kişiler, özel hukuk tüzel kişileri, kamu kurum ve kuruluşları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yapacağı veya yaptıracığı denetim ve incelemeye tabidirler.

Yapılacak denetimin esasları, denetim ekibinin seçimi ile görev, yetki ve sorumlulukları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce hazırlanacak yönetmelikle belirlenir.

Bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen tüm gerçek kişiler, özel hukuk tüzel kişileri, kamu kurum ve kuruluşları, gerçekleştirdiği sivil havacılık faaliyeti ile ilgili; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün düzenlemelerini takip etmek, verdiği talimatlara uymak, taraf olunan uluslararası anlaşmalar doğrultusunda yapılan denetim ve inceleme kapsamında talep edilen bilgi ve belgeyi vermek ve her türlü tesis, ürün ve ekipmana erişimi sağlamakla yükümlüdür.

Genel Müdürlük tarafından görevlendirilen teknik denetçiler, denetimlerde;

a) Hava aracının uçuşa elverişli olmaması,

b) Mürettebatın o hava aracı tipi için gerekli nitelikleri taşıması veya uçuşu yürütecek fiziksel ya da zihinsel kapasiteye sahip olmaması,

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

c) Operasyonun can ve mal emniyeti için tehlike oluşturmaması,

ç) Tespit edilen eksiklik veya bulguların can ve mal emniyeti ile uçuş emniyetini doğrudan ilgilendirmesi,

durumlarında uygunsuzlukların ivedilikle düzeltilmesini istemeye, mevzuatta belirtilen gerekliliklerin uygulanmasını istemeye, havacılık işletmesinin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin ve/veya havacılık hizmet sağlayıcılarının faaliyetini durdurmaya yetkilidir.”

MADDE 12- 2020 sayılı Kanunun 35 nci maddesinde yer alan “Uygun” ibaresi “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen standartlara uygun” şeklinde değiştirilmiş “bulunan” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce sertifikalandırılan” ibaresi eklenmiştir.

MADDE 13- 2020 sayılı Kanunun 40 ıncı maddesine aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Tüm yolcular, havacılık güvenliğinin ihlal edilmemesiyle sınırlı olmak üzere, havaalanlarına ve hava araçlarına geçerken yanlarındaki eşyaları ile birlikte teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile kontrol edilir ve aranır. Ancak teknik cihazlarla yapılan kontrollerin sonuçlandırılmaması durumunda bahse konu yolcu kendisinin ve eşyasının elle aranmasını kabul etmediği takdirde havaalanı ve hava aracına kabul edilmez. Ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümleri saklıdır.

Havacılık güvenlik tedbirleri; can ve mal güvenliğini sağlamak, hava araçlarına, havacılık tesislerine ve kişilere yönelik yasa dışı eylemleri önlemek amacıyla genel kolluğun gözetiminde özel güvenlik görevlileri tarafından da yerine getirilebilir.

Özel güvenlik görevlileri, havaalanı mülki idare amirinin yazılı emrine istinaden genel kolluk gözetiminde havacılık tesislerine girişte; kişilerin üstünü, eşya, bagaj, kargo ve mallarını teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile kontrol edebilir ve arayabilir.

Güvenlik sistemi veya cihazlarla yapılan kontrol sırasında bagaj, kargo ve diğer mallar, havacılık güvenliğinin ihlal edileceği şüphesinin ortaya çıkması durumunda, havaalanı mülki idare amirinin yazılı emrine istinaden yolcusu veya sahibi olmaksızın genel ve özel kolluk gözetiminde özel güvenlik görevlileri tarafından teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile aranabilir, açılabilir ve taşınması yasaklı nesneler emanete alınabilir.

4/12/2004 tarihli ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanununun adli aramaya ilişkin hükümleri saklıdır.

Havaalanı mülki idare amiri tarafından havacılık alanında çalışacak ve gizlilik dereceli bilgilere erişim sağlayacak kişiler, 4749 sayılı Kanunla uygun bulunan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 17 numaralı eki ile uluslararası uygulamalara ve önlemlere uygun olarak belirlenen, havaalanlarının güvenlik tahditli alanlarına refakat edilmeden erişim sağlayacak kişiler, bu alanlarda güvenlik kontrolü uygulamak ya da uygulanmasını sağlamaktan sorumlu kişiler ile yolcu dışındaki diğer kişiler hakkında 7315 sayılı Güvenlik Soruşturması ve Arşiv Araştırması Kanununa göre güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılır. Güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü veya havaalanı mülki idare Amirliği tarafından yolcu dışındaki kişiler için düzenlenen giriş izni veya yetki belgesi veya sertifikalarının yenilenmesi halinde yenilenir. Güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılmadan güvenlik tahditli alana girecek yolcu dışındaki kişilere refakat edilmesi zorunludur. Ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümleri saklı olup uçak mürettebatına;

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

c) Operasyonun can ve mal emniyeti için tehlike oluşturmaması,

ç) Tespit edilen eksiklik veya bulguların can ve mal emniyeti ile uçuş emniyetini doğrudan ilgilendirmesi,

durumlarında uygunsuzlukların ivedilikle düzeltilmesini istemeye, mevzuatta belirtilen gerekliliklerin uygulanmasını istemeye, havacılık işletmesinin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin ve/veya havacılık hizmet sağlayıcılarının faaliyetini durdurmaya yetkilidir.”

MADDE 12- 2920 sayılı Kanunun 35 inci maddesinde yer alan “Uygun” ibaresi “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen standartlara uygun” şeklinde değiştirilmiş ve “bulunan” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne sertifikalandırılan” ibaresi eklenmiştir.

MADDE 13- 2920 sayılı Kanunun 40 inci maddesine aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Tüm yolcular, havacılık güvenliğinin ihlal edilmemesiyle sınırlı olmak üzere, havaalanlarına ve hava araçlarına geçerken yanlarındaki eşyaları ile birlikte teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile kontrol edilir ve aranır. Ancak teknik cihazlarla yapılan kontrollerin sonuçlandırılmaması durumunda bahse konu yolcu kendisinin ve eşyasının elle aranmasını kabul etmediği takdirde havaalanı ve hava aracına kabul edilmez. Ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümleri saklıdır.

Havacılık güvenlik tedbirleri; can ve mal güvenliğini sağlamak, hava araçlarına, havacılık tesislerine ve kişilere yönelik yasa dışı eylemleri önlemek amacıyla genel kolluğun gözetiminde özel güvenlik görevlileri tarafından da yerine getirilebilir.

Özel güvenlik görevlileri, havaalanı mülki idare amirinin yazılı emrine istinaden genel kolluk gözetiminde havacılık tesislerine girişte; kişilerin üstünü, eşya, bagaj, kargo ve diğer mallarını teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile kontrol edebilir ve arayabilir.

Güvenlik sistemi veya cihazlarla yapılan kontrol sırasında bagaj, kargo ve diğer mallar, havacılık güvenliğinin ihlal edileceği şüphesinin ortaya çıkması durumunda, havaalanı mülki idare amirinin yazılı emrine istinaden yolcusu veya sahibi olmaksızın genel ve özel kolluk gözetiminde özel güvenlik görevlileri tarafından teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile aranabilir, açılabilir ve taşınması yasaklı nesneler emanete alınabilir.

4/12/2004 tarihli ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanununun adli aramaya ilişkin hükümleri saklıdır.

Havaalanı mülki idare amiri tarafından havacılık alanında çalışacak ve gizlilik dereceli bilgilere erişim sağlayacak kişiler, 4749 sayılı Kanunla onaylanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 17 numaralı eki ile uluslararası uygulamalara ve önlemlere uygun olarak belirlenen, havaalanlarının güvenlik tahditli alanlarına refakat edilmeden erişim sağlayacak kişiler, bu alanlarda güvenlik kontrolü uygulamak ya da uygulanmasını sağlamaktan sorumlu kişiler ile yolcu dışındaki diğer kişiler hakkında 07/04/2021 tarihli ve 7315 sayılı Güvenlik Soruşturması ve Arşiv Araştırması Kanununa göre güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılır. Güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü veya havaalanı mülki idare Amirliği tarafından yolcu dışındaki kişiler için düzenlenen giriş izni veya yetki belgesi veya sertifikalarının yenilenmesi halinde yenilenir. Güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılmadan güvenlik tahditli alana girecek yolcu dışındaki kişilere refakat edilmesi zorunludur. Ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümleri saklı olup uçak mürettebatına;

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

a) Yolcuların mevcut olabileceği alanlarda,

b) Geldikleri veya gidecekleri hava aracının hemen yakınındaki alanlarda,

c) Mürettebata tahsis edilen alanlarda,

ç) Mürettebat üyelerinin geldiği veya gideceği hava aracı ile giriş noktası veya terminal arasında kalan alanlar dışında kalan güvenlik tehditli alanlarda, refakat zorunludur.”

MADDE 14- 2920 sayılı Kanunun 47 nci maddesinin başlığı “Havaalanları ve çevresinde yapılaşma sınırlamaları” şeklinde, birinci ve ikinci fıkraları aşağıdaki şekilde, altıncı fıkrada yer alan “valilik” ibareleri “Mahallin en büyük mülki idare amiri” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Havaalanlarının ve ilgili tesis ve teçhizatın dâhilinde ve çevresinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce belirlenen esaslar ve yayımlanan plan sınırları çerçevesinde hava trafiğini ve seyrüsefer yardımcı cihazlarını engelleyecek ve havacılık emniyetini ve güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte ve yükseklikte bina, yapı, inşaat yapılması, ağaç ve direk dikilmesi, tesis kurulması ve yaban hayatının oluşmasına veya gelişmesine sebebiyet vererek havacılık emniyetini tehlikeye sokacağı değerlendirilen tesislerin kurulması yasaktır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, havaalanları ve seyrüsefer yardımcı cihazlarının etrafında havacılık emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapı, bina, ağaç, direk gibi tesisleri ilgili mahallin en büyük mülki idare amiri aracılığıyla kaldırtabilir.”

“Havaalanı ve çevresinde havacılık emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapılar ile yaban hayatının oluşmasına veya gelişmesine sebebiyet verecek durumların tespit edilmesi halinde, havaalanı işletmecisi tarafından yapılacak tehlike değerlendirme çalışmaları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce değerlendirilir. Değerlendirme neticesinde uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek hususların bulunduğu karar verilmesi halinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı söz konusu tesislerin kaldırılması veya tehlikenin bertaraf edilmesini sağlamaya yönelik faaliyetin tamamen veya kısmen durdurulması da dâhil olmak üzere gerekli işlemleri yapar veya yapılmasını sağlar. Bu fıkranın uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenir.”

MADDE 15- 2920 sayılı Kanunun 143 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan “bin” ibaresi “yirmi bin” şeklinde, “on bin” ibaresi “beş yüz bin” şeklinde, (b) bendinde yer alan “beş yüz” ibaresi “on bin” şeklinde, “on bin” ibaresi “beş yüz bin” şeklinde, ikinci fıkrada yer alan “beş yüz” ibaresi “on bin” şeklinde, “on bin” ibaresi “beş yüz bin” şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 16- 2920 sayılı Kanunun 144 üncü maddesine birinci fıkradan önce gelmek aşağıdaki fıkra eklenmiş, maddenin mevcut birinci fıkrasında yer alan “beşbin” ibaresi “ellibin” şeklinde, mevcut ikinci fıkrasında yer alan “onbin” ibaresi “yüzbin” şeklinde değiştirilmiş, mevcut üçüncü, dördüncü, beşinci ve altıncı fıkraları yürürlükten kaldırılmış ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Türk Hava Sahasında işletilecek veya kullanılacak sivil İnsansız Hava Aracı (İHA) sistemlerinin ithali, satışı, ruhsatlandırılması, kayıt ve tescili, uçuşa elverişliliğin sertifikalandırılması, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken nitelikleri, uçuş izinlerinin verilmesine ve hava trafik hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenir.”

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

- a) Yolcuların mevcut olabileceği alanlarda,
 - b) Geldikleri veya gidecekleri hava aracının hemen yakınındaki alanlarda,
 - c) Mürettebata tahsis edilen alanlarda,
 - ç) Mürettebat üyelerinin geldiği veya gideceği hava aracı ile giriş noktası veya terminal arasında kalan alanlar dışında kalan güvenlik tahditli alanlarda,
- refakat zorunludur.”

MADDE 14- 2920 sayılı Kanunun 47 nci maddesinin başlığı “Havaalanları ve çevresinde yapılaşma sınırlamaları” şeklinde, birinci ve ikinci fıkraları aşağıdaki şekilde, altıncı fıkrasında yer alan “valilik” ibareleri “Mahallin en büyük mülki idare amiri” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Havaalanlarının ve ilgili tesis ve teçhizatın dâhilinde ve çevresinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce belirlenen esaslar ve yayımlanan plan sınırları çerçevesinde hava trafiğini ve seyrüsefer yardımcı cihazlarını engelleyecek ve havacılık emniyetini ve güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte ve yükseklikte bina, yapı, inşaat yapılması, ağaç ve direk dikilmesi, tesis kurulması ve yaban hayatının oluşmasına veya gelişmesine sebebiyet vererek havacılık emniyetini tehlikeye sokacağı değerlendirilen tesislerin kurulması yasaktır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, havaalanları ve seyrüsefer yardımcı cihazlarının etrafında havacılık emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapı, bina, ağaç, direk gibi tesisleri ilgili mahallin en büyük mülki idare amiri aracılığıyla kaldırtabilir.”

“Havaalanı ve çevresinde havacılık emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapılar ile yaban hayatının oluşmasına veya gelişmesine sebebiyet verecek durumların tespit edilmesi halinde, havaalanı işletmecisi tarafından yapılacak tehlike değerlendirme çalışmaları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce değerlendirilir. Değerlendirme neticesinde uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek hususların bulunduğu karar verilmesi halinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı söz konusu tesislerin kaldırılması veya tehlikenin bertaraf edilmesini sağlamak amacıyla faaliyetin tamamen veya kısmen durdurulması da dâhil olmak üzere gerekli işlemleri yapar veya yapılmasını sağlar. Bu fıkranın uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenir.”

MADDE 15- 2920 sayılı Kanunun 143 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan “bin” ibaresi “yirmibin” şeklinde, “onbin” ibaresi “beşyüzbin” şeklinde, (b) bendinde yer alan “beşyüz” ibaresi “onbin” şeklinde, “onbin” ibaresi “beşyüzbin” şeklinde, ikinci fıkrada yer alan “beşyüz” ibaresi “onbin” şeklinde, “onbin” ibaresi “beşyüzbin” şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 16- 2920 sayılı Kanunun 144 üncü maddesine birinci fıkradan önce gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiş, maddenin mevcut birinci fıkrasında yer alan “beşbin” ibaresi “ellibin” şeklinde, mevcut ikinci fıkrasında yer alan “onbin” ibaresi “yüzbin” şeklinde değiştirilmiş, mevcut üçüncü, dördüncü, beşinci ve altıncı fıkraları yürürlükten kaldırılmış ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Türk Hava Sahasında işletilecek veya kullanılacak sivil İnsansız Hava Aracı (İHA) sistemlerinin ithali, satışı, ruhsatlandırılması, kayıt ve tescili, uçuşa elverişliliğin sertifikalandırılması, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken nitelikleri, uçuş izinlerinin verilmesine ve hava trafik hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenir.”

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

“Uçuş izni almadan veya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce/mülki idare amirlerince belirlenen alanlar dışında insansız hava aracı uçuran ve genel kolluk kuvvetleri tarafından tespit edilen kişiler hakkında mahallin en büyük mülki idare amiri tarafından 60.000 Türk Lirası idari para cezası uygulanır.

İHA sistemlerinin ithaline, satışına, tesciline, ruhsatlandırılmasına, uçuşa elverişliliğin sağlanmasına, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken niteliklere ilişkin düzenlemelere aykırılıkları tespit edilenlere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 5.000 Türk Lirasından 100.000 Türk Lirasına kadar idari para cezası uygulanır.”

MADDE 17- 2920 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 3- Devlet ormanları kapsamındaki alanlarda havaalanı/havalimanı projeleri kapsamında, havaalanı/havalimanı sınırları içerisinde hava ve kara tarafı için gerekli tesis alanları ile yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binaları için verilen izinlerden herhangi bir bedel alınmaz.”

MADDE 18- 16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 12 nci maddesinin dördüncü fıkrasına aşağıdaki bentler eklenmiş, yedinci ve sekizinci fıkralarında yer alan “Üçüncü” ibareleri “Dördüncü” şeklinde değiştirilmiştir.

“e) Anonim, sermayesi paylara bölünmüş komandit, limited şirket ve kooperatiflerin birleşme, bölünme ve tür veya unvan değişiklikleri nedeniyle yapılacak kayıt değişiklikleri ile gemi ve yatların miras yoluyla intikali nedeniyle yapılacak kayıt işlemlerinde bu fıkranın (a) bendinde belirtilen kayıt harcı alınmaz. Geminin payının devredilmesi halinde kayıt harcı, devredilen hisse oranında alınır.

f) Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı yahut kaydedilecek ana sevk sistemi sıvılaştırılmış doğalgaz hariç fosil yakıt kullanmayan gemi ve yatlardan bu fıkranın (a) bendinde belirtilen harçlar alınmaz, (b) bendinde belirtilen harcın yüzde ellisi alınır.”

MADDE 19- 25/6/2010 tarihli ve 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanunun 29 uncu maddesinin birinci, ikinci ve üçüncü fıkralarında yer alan “hizmet tesisleri ve” ibarelerinden sonra gelmek üzere “yük aktarma merkezleri gibi” ibareleri eklenmiştir.

MADDE 20- 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1259 uncu maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Zorunlu sigorta bedelinin sınırı her kaza için yolcu başına, uluslararası sefer yapabilmek için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde 250.000 Özel Çekme Hakkından, uluslararası sefer için gerekli ruhsatı olmayan bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde 100.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz.”

MADDE 21- 9/5/2013 tarihli ve 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanununun 16 ncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “her yılın sonunda” ibaresi “aylık dönemler itibarıyla” şeklinde değiştirilmiş ve üçüncü fıkrasına “gerçekleşen net maliyeti” ibaresinden sonra gelmek üzere “, harcamanın yapıldığına ilişkin bilgi ve belgelerin sunulduğu ayı takip eden ayın sonuna kadar” ibaresi eklenmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“(4) Evrensel posta hizmetlerine ilişkin giderleri karşılamak üzere evrensel posta hizmeti yükümlüsüne ya da sağlayıcısına avans ödenebilir. Avans ödemesine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle belirlenir.”

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

“Uçuş izni almadan veya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce/mülki idare amirlerince belirlenen alanlar dışında insansız hava aracı uçuranlardan genel kolluk kuvvetleri tarafından tespit edilen kişiler hakkında mahallin en büyük mülki idare amiri tarafından altmışbin Türk Lirası idari para cezası uygulanır.

İHA sistemlerinin ithaline, satışına, tesciline, ruhsatlandırılmasına, uçuşa elverişliliğin sağlanmasına, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken niteliklere ilişkin düzenlemelere aykırılıkları tespit edilenlere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından beşbin Türk Lirasından yüzbin Türk Lirasına kadar idari para cezası uygulanır.”

MADDE 17- 2920 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 3- Devlet ormanları kapsamındaki alanlarda havaalanı/havalimanı projeleri kapsamında, havaalanı/havalimanı sınırları içerisinde hava ve kara tarafı için gerekli tesis alanları ile yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dinî tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binaları için verilen izinlerden herhangi bir bedel alınmaz.”

MADDE 18- 16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 12 nci maddesinin dördüncü fıkrasına aşağıdaki bentler eklenmiş, yedinci ve sekizinci fıkralarında yer alan “Üçüncü” ibareleri “Dördüncü” şeklinde değiştirilmiştir.

“e) Anonim, sermayesi paylara bölünmüş komandit, limited şirket ve kooperatiflerin birleşme, bölünme ve tür veya unvan değişiklikleri nedeniyle yapılacak kayıt değişiklikleri ile gemi ve yatların miras yoluyla intikali nedeniyle yapılacak kayıt işlemlerinde (a) bendinde belirtilen kayıt harcı alınmaz. Geminin payının devredilmesi halinde kayıt harcı, devredilen hisse oranında alınır.

f) Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı yahut kaydedilecek ana sevk sistemi sıvılaştırılmış doğalgaz hariç fosil yakıt kullanmayan gemi ve yatlardan (a) bendinde belirtilen harçlar alınmaz, (b) bendinde belirtilen harcın yüzde ellisi alınır.”

MADDE 19- 25/6/2010 tarihli ve 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanunun 29 uncu maddesinin birinci, ikinci ve üçüncü fıkralarına “hizmet tesisleri ve” ibarelerinden sonra gelmek üzere “yük aktarma merkezleri gibi” ibareleri eklenmiştir.

MADDE 20- 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1259 uncu maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Zorunlu sigorta bedelinin sınırı her kaza için yolcu başına, uluslararası sefer yapabilmek için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde 250.000 Özel Çekme Hakkından, uluslararası sefer için gerekli ruhsatı olmayan bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde 100.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz.”

MADDE 21- 9/5/2013 tarihli ve 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanununun 16 ncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “her yılın sonunda” ibaresi “aylık dönemler itibarıyla” şeklinde değiştirilmiş ve üçüncü fıkrasına “gerçekleşen net maliyeti” ibaresinden sonra gelmek üzere “, harcamanın yapıldığına ilişkin bilgi ve belgelerin sunulduğu ayı takip eden ayın sonuna kadar” ibaresi ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“(4) Evrensel posta hizmetlerine ilişkin giderleri karşılamak üzere evrensel posta hizmeti yükümlüsüne ya da sağlayıcısına avans ödenebilir. Avans ödemesine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle belirlenir.”

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

MADDE 22- 6475 sayılı Kanunun 21 inci maddesine aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“(7) Sermayesinin yarısından fazlası PTT’ye ait olan şirketlerde kamu kurum ve kuruluşlarına personel istihdam edilmesine dair mevzuat hükümlerine tabi olunmaksızın 22/5/2003 tarihli ve 4857 sayılı İş Kanununa tabi personel istihdam edilir. Şirketlerde istihdam edilecek personelin işe alınması ve mali hakları hususlarında; görev yapılan unvan, eğitim, tecrübe, dil bilgisi ve alanında uzmanlığı esas alınmak kaydıyla ilgili şirketlerin Yönetim Kurulları yetkilidir.”

MADDE 23- 6475 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“Disiplin cezalarının çeşitleri ve uygulanacak haller

EK MADDE 1- (1) PTT’de idari hizmet sözleşmeli olarak görev yapan personele uygulanacak disiplin cezaları ile ceza gerektiren fiil ve haller hususunda 14/7/1965 tarihli ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 125 inci maddesi uygulanır. Ancak;

a) Aylıktan kesme cezası; brüt sözleşme ücretinden 1/30 ilâ 1/8 arası oranlarda kesinti yapılması,

b) Kademe ilerlemesinin durdurulması cezası; brüt sözleşme ücretinden 1/4 ilâ 1/2 arası oranlarda kesinti yapılması,

c) Devlet memurluğundan çıkarma cezası; bir daha PTT’de herhangi bir göreve alınmamak üzere sözleşmenin feshi,

suretiyle uygulanır.

(2) PTT’de idari hizmet sözleşmeli olarak görev yapan personel hakkındaki disiplin işlemlerinde, bu Kanunda hüküm bulunmayan hallerde 657 sayılı Kanunun Dördüncü Kısımının “Disiplin” başlıklı Yedinci Bölümünde yer alan hükümler uygulanır.”

MADDE 24- 6475 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“Disiplin cezası vermeye yetkili amirler ve kurullar

EK MADDE 2- (1) Disiplin işlemleri; disiplin amirleri, Teşkilat Disiplin Kurulu, Merkez Disiplin Kurulu ve Yüksek Disiplin Kurulunca yürütülür.

(2) Uyarma, kınama ve 1/30 ilâ 1/8 arası ücret kesintisi yapılması cezası disiplin amirleri; 1/4 ilâ 1/2 arası ücret kesintisi yapılması cezası merkez teşkilatında Merkez Disiplin Kurulu, taşra teşkilatında ise Teşkilat Disiplin Kurulu; sözleşmenin feshi cezası Yüksek Disiplin Kurulu tarafından verilir.

(3) Disiplin cezası vermeye yetkili disiplin amirleri ve disiplin kurulları, disiplin kurullarının kuruluşu, üyeleri, çalışma ve karar usulü, disiplin amirlerinin tayin ve tespitinde uygulanacak esaslar ile bunların yetki ve sorumlulukları ve diğer hususlar Yönetim Kurulu tarafından yönetmelikle düzenlenir.”

MADDE 25- 6475 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“Görevden uzaklaştırma

EK MADDE 3- (1) Görevden uzaklaştırma, görevi başında kalmasında sakınca görülen personel hakkında alınan ihtiyati bir tedbirdir. Görevden uzaklaştırma tedbiri, soruşturmanın herhangi bir safhasında da alınabilir. Görevden uzaklaştırmaya; atamaya yetkili amirler, müfettişler ve denetçiler yetkilidir.

(2) Görevden uzaklaştırmaya ilişkin işlemler, 657 sayılı Kanunun Dördüncü Kısımının “Görevden Uzaklaştırma” başlıklı Sekizinci Bölümünde yer alan hükümlere göre yapılır.”

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 22- 6475 sayılı Kanunun 21 inci maddesinin Anayasa Mahkemesince iptal edilen yedinci fıkrası aşağıdaki şekilde yeniden düzenlenmiştir.

“(7) Sermayesinin yarısından fazlası PTT’ye ait olan şirketlerde kamu kurum ve kuruluşlarına personel istihdam edilmesine dair mevzuat hükümlerine tabi olunmaksızın 22/5/2003 tarihli ve 4857 sayılı İş Kanununa tabi personel istihdam edilir. Şirketlerde istihdam edilecek personelin işe alınması ve mali hakları hususlarında; görev yapılan unvan, eğitim, tecrübe, dil bilgisi ve alanında uzmanlığı esas alınmak kaydıyla ilgili şirketlerin Yönetim Kurulları yetkilidir.”

MADDE 23- 6475 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“Disiplin cezalarının çeşitleri ve uygulanacak haller

EK MADDE 1- (1) PTT’de idari hizmet sözleşmeli olarak görev yapan personele uygulanacak disiplin cezaları ile ceza gerektiren fiil ve haller hakkında 14/7/1965 tarihli ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 125 inci maddesi uygulanır. Ancak;

a) Aylıktan kesme cezası; brüt sözleşme ücretinden 1/30 ilâ 1/8 arası oranlarda kesinti yapılması,

b) Kademe ilerlemesinin durdurulması cezası; brüt sözleşme ücretinden 1/4 ilâ 1/2 arası oranlarda kesinti yapılması,

c) Devlet memurluğundan çıkarma cezası; bir daha PTT’de herhangi bir göreve alınmamak üzere sözleşmenin feshi,

suretiyle uygulanır.

(2) PTT’de idari hizmet sözleşmeli olarak görev yapan personel hakkındaki disiplin işlemlerine ilişkin, bu Kanunda hüküm bulunmayan hallerde 657 sayılı Kanunun Dördüncü Kısımının “Disiplin” başlıklı Yedinci Bölümünde yer alan hükümler uygulanır.”

MADDE 24- 6475 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“Disiplin cezası vermeye yetkili amirler ve kurullar

EK MADDE 2- (1) Disiplin işlemleri; disiplin amirleri, Teşkilat Disiplin Kurulu, Merkez Disiplin Kurulu ve Yüksek Disiplin Kurulunca yürütülür.

(2) Uyarma, kınama ve 1/30 ilâ 1/8 arası ücret kesintisi yapılması cezası disiplin amirleri; 1/4 ilâ 1/2 arası ücret kesintisi yapılması cezası merkez teşkilatında Merkez Disiplin Kurulu, taşra teşkilatında ise Teşkilat Disiplin Kurulu; sözleşmenin feshi cezası Yüksek Disiplin Kurulu tarafından verilir.

(3) Disiplin cezası vermeye yetkili disiplin amirleri ve disiplin kurulları, disiplin kurullarının kuruluşu, üyeleri, çalışma ve karar usulü, disiplin amirlerinin tayin ve tespitinde uygulanacak esaslar ile bunların yetki ve sorumlulukları ve diğer hususlar Yönetim Kurulu tarafından yönetmelikle düzenlenir.”

MADDE 25- 6475 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“Görevden uzaklaştırma

EK MADDE 3- (1) Görevden uzaklaştırma, görevi başında kalmasında sakınca görülen personel hakkında alınan ihtiyati bir tedbirdir. Görevden uzaklaştırma tedbiri, soruşturmanın herhangi bir safhasında alınabilir. Görevden uzaklaştırmaya; atamaya yetkili amirler, müfettişler ve denetçiler yetkilidir.

(2) Görevden uzaklaştırmaya ilişkin işlemler, 657 sayılı Kanunun Dördüncü Kısımının “Görevden Uzaklaştırma” başlıklı Sekizinci Bölümünde yer alan hükümlere göre yapılır.”

(Bilecik Milletvekili Halil Eldemir ve Bursa Milletvekili Mustafa Yavuz ile
98 Milletvekilinin Teklifi)

MADDE 26- 27/6/1989 tarihli ve 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ekli (I) sayılı Cetveline (Ç) kısmının (5) numaralı bölümünden sonra gelmek üzere aşağıdaki bölümler eklenmiş ve (6) numaralı bölüm (9) olarak değiştirilmiştir.

6- Pilot (DHMİ), Hava Trafik Başkontrolörü (DHMİ) ve Hava Trafik Kontrolörü (DHMİ) pozisyonlarında bulunanlar	182
7- Havacılık Bilgi Yönetimi Uzmanı (DHMİ) pozisyonlarında bulunanlar	114
8- Müdür Yardımcısı (Havacılık Bilgi Yönetimi) (DHMİ) ve Şef (Havacılık Bilgi Yönetimi) (DHMİ) pozisyonunda bulunanlar	135

MADDE 27- 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 40 ıncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “havacılık ve uzay” ibaresi “havacılık, uzay, raylı sistem ve denizcilik” şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 28- 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“Çalışma zamanı ve mesai dışı hizmet bedeli

EK MADDE 2- (1) Bölge liman başkanlıkları ve liman başkanlıkları tarafından gerçekleştirilen denetim, ölçüm, belgelendirme ve diğer denizcilik işlemlerinin normal çalışma saatleri içinde yapılması esastır. Ancak, bu saatler dışında veya tatil zamanlarında işin yapılacağı bölge liman veya liman başkanlığınca, gerekli önlemler alınmak ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenecek mesai dışı hizmet bedelinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılması şartıyla işlem yapılabilir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, normal çalışma saatleri dışında verilecek hizmetleri düzenler ve kontrol eder.

(2) Birinci fıkra kapsamında; bölge liman veya liman başkanlığınca yürütülen fazla çalışmalar karşılığında elde edilen gelirlerden, bu başkanlıklarda fiilen görev yapıp mesai saatleri dışında fazla çalışma yapan memur veya sözleşmeli personelden ilgili mevzuatı kapsamında denetim yapmaya yetkili olanlara ve denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş olanlara saat başına 160 gösterge rakamının memur aylık katsayısı ile çarpımı sonucu bulunacak tutarı aşmamak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenen tutarda ayda 50 saate kadar fazla çalışma ücreti ödenebilir. Bu ödeme damga vergisi hariç herhangi bir vergi ve kesintiye tabi tutulmaz. Bu madde kapsamında ödeme yapılanlara diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde ayrıca fazla çalışma ücreti ödenmez.”

MADDE 29- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 30- Bu Kanun hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 26- 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 40 ıncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “havacılık ve uzay” ibaresi “havacılık, uzay, raylı sistem ve denizcilik” şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 27- 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“Çalışma zamanı ve mesai dışı hizmet bedeli

EK MADDE 2- (1) Bölge liman başkanlıkları ve liman başkanlıkları tarafından gerçekleştirilen denetim, ölçüm, belgelendirme ve diğer denizcilik işlemlerinin normal çalışma saatleri içinde yapılması esastır. Ancak, bu saatler dışında veya tatil zamanlarında işin yapılacağı bölge liman veya liman başkanlığınca, gerekli önlemler alınmak ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenecek mesai dışı hizmet bedelinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılması şartıyla işlem yapılabilir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, normal çalışma saatleri dışında verilecek hizmetleri düzenler ve kontrol eder.

(2) Birinci fıkra kapsamında; bölge liman veya liman başkanlığınca yürütülen fazla çalışmalar karşılığında elde edilen gelirlerden, bu başkanlıklarda fiilen görev yapıp mesai saatleri dışında fazla çalışma yapan memur veya sözleşmeli personelden ilgili mevzuatı kapsamında denetim yapmaya yetkili olanlara ve denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş olanlara saat başına 160 gösterge rakamının memur aylık katsayısı ile çarpımı sonucu bulunacak tutarı aşmamak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenen tutarda ayda 50 saate kadar fazla çalışma ücreti ödenebilir. Bu ödeme damga vergisi hariç herhangi bir vergi ve kesintiye tabi tutulmaz. Bu madde kapsamında ödeme yapılanlara diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde ayrıca fazla çalışma ücreti ödenmez.”

MADDE 28- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 29- Bu Kanun hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.



TBMM Basımevi - 2024