

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

ÇEVRE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

26 Ekim 2011 Çarşamba

ÇEVRE KOMİSYONU

GÖRÜŞME TUTANAKLARI

26 Ekim 2011 Çarşamba

---0---

K O N U

	<u>Sayfa</u>
2001, Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	2:9
Bazı Tehlikeli Kimyasalların ve Pestisitlerin Uluslararası Ticaretinde Ön Bildirimli Kabul Usulüne Dair Rotterdam Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	9:18
2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	18:26
Kalıcı Organik Kirleticilere İlişkin Stockholm Sözleşmesine İlave Edilen Anlaşmazlıkların Çözümü Hakkındaki Ek G Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	27:28

İ Ç İ N D E K İ L E R

	<u>Sayfa</u>
BİRİNCİ OTURUM	1:29
Geneli Üzerinde Görüşmeler	1:29
2001, Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma	

Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	2:9
Gerekçe	2:3
Sedat KADIOĞLU (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	4,4,5,6,7:8,9
Ahmet Kenan TANRIKULU (İzmir)	4,8
Mehmet Hilal KAPLAN (Kocaeli)	5
Tülay BAKIR (Samsun)	6
Eşref TAŞ (Bingöl)	7,9
Zeki AYGÜN (Kocaeli)	7
Mehmet ÖNTÜRK (Hatay)	7
Ömer COŞKUN (Denizcilik Müsteşarlığı Temsilcisi)	8
Bazı Tehlikeli Kimyasalların ve Pestisitlerin Uluslararası Ticaretinde Ön Bildirimli Kabul Usulüne Dair Rotterdam Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	9:18
Gerekçe	9:10
Sedat KADIOĞLU (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	11,14:16,16
Erdal Celal SUMAYTAOĞLU (Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	11:12,17:18
Temel COŞKUN (Yalova)	12
Mehmet Hilal KAPLAN (Kocaeli)	12:13,16:17
Emre KÖPRÜLÜ (Tekirdağ)	13:14,16
Tülay BAKIR (Samsun)	17
Eşref TAŞ (Bingöl)	17,18
2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	18:26
Gerekçe	18:19
Sedat KADIOĞLU (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	20,23,23:24,24:25,26
Ömer COŞKUN (Denizcilik Müsteşarlığı Temsilcisi)	20:21,24,25,26
Mustafa Serdar SOYDAN (Çanakkale)	21
Ahmet Kenan TANRIKULU (İzmir)	22
Mehmet Hilal KAPLAN (Kocaeli)	22:23,26
Kemal DEĞİRMENDERELİ (Edirne)	23
Zeki AYGÜN (Kocaeli)	24
Kalıcı Organik Kirleticilere İlişkin Stockholm Sözleşmesine İlave Edilen Anlaşmazlıkların Çözümü Hakkındaki Ek G Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı	27:28
Gerekçe	27
Sedat KADIOĞLU (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)	27:28

Erdal Celal SUMAYTAOĞLU (Gıda, Tarım ve
Hayvancılık Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)
Ahmet Kenan TANRIKULU
Tülay BAKIR

28:29
(İzmir) 29,29
(Samsun) 29

Açılma Saati: 10.02
Kapanma Saati: 11.26

26 Ekim 2011, Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.02

BAŞKAN: Erol KAYA (İstanbul)

BAŞKAN VEKİLİ: Osman KAHVECİ (Karabük)

SÖZCÜ: Sebahattin KARAKELLE (Erzincan)

KÂTİP: Aydın ŞENGÜL (İzmir)

-----0-----

BAŞKAN – Sayın üyeler, sayın Hükûmet temsilcileri, değerli basın mensupları hepinize hoş geldiniz diyorum. Türkiye Büyük Millet Meclisi Çevre Komisyonumuzun 24' üncü Yasama Dönemi 2' nci toplantısını açıyorum. Yeterli çoğunluğumuz vardır.

Gündemimize geçmeden önce Başkanlık sunuşları kapsamında sizlere Komisyonumuzla ilgili birkaç bilgi vermek istiyorum.

Öncelikle çevreyle ilgili yazılı basında yer alan haberleri takip edebilmek, özellikle Komisyon üyelerimiz tarafından takip edilebilmesi için, takip sistemiyle ilgili bir çalışma yapıldı ve medya takip sistemimize bazı kelimeler yüklenerek, yazılı basın taranarak bu konuların geçtiği haberler günü gününe medya takip sistemine yükleniyor. Sayın üyelerimiz, TBMM İtranet Sitesinde Çevre Komisyonuna tıkladığımızda bunlara her gün ulaşmamız mümkün.

İkinci olarak, 16 Eylülde Komisyonumuzun Almanya'dan ziyaretçileri vardı. Almanya Federal Meclisi Çevre ve Doğanın Korunması ve Nükleer Güvenlik Komisyonu üyesi Milletvekili Frank Schwab Başkanlığındaki bir heyet Komisyonumuzu ziyaret ettiler. Görüşmeye Sayın Osman Kahveci, Sayın Eşref Taş, Sayın Muzaffer Çakar ve Sayın Mehmet Hilal Kaplan katıldılar. Nükleer enerji, HES'ler, yenilenebilir enerji ve Hasankeyf konularının görüşüldüğünü sizlere belirtmek istiyorum.

Son olarak da önümüzdeki hafta 3 Kasımda Avrupa Parlamentosu Çevre, Kamu Sağlığı ve Gıda Güvenliği Komisyonundan 9 kişilik bir parlamenter heyet Komisyonumuzu ziyaret edecekler. Yine nükleer enerji, yenilenebilir enerji, biyogüvenlik gibi konular görüşülecek. Ardından üyeler lokantasında birlikte bir yemek yenilecek. Dışişleri'nin talebi üzerine Komisyonumuzdan da Başkanla beraber 8 üyemizin bu yemeğe katılması uygun görüldü. Üyelerimizden uygun gören arkadaşlarımızdan katılabilecek olanlar toplantı sonunda isimlerini lütfederlerse bu programı da gerçekleştirmiş olacağız.

Şimdi gündemimize geçiyoruz. Bugün gündemimizde dört yasa tasarısı var ancak bunları görüşmeye geçmeden önce İç Tüzük'e göre iki karar almamız gerekmektedir.

Tabii, biz sayın bakanlarımızdan bu arada özür dileyelim, yani onlar bu konuları çok derinden biliyorlar, biz yeni olmamız hasebiyle usulüne uygun aktarmaya çalışıyoruz gündemimizi.

Birincisi, İç Tüzük'ümüzün 33'üncü maddesinin son fıkrası uyarınca Komisyon toplantılarımızda tutanak tutulabilmesi için karar almamız gerekiyor. İç Tüzük'ü okutmama gerek var mı? Yok.

İç Tüzük'ümüzün 33'üncü maddesi uyarınca Komisyon toplantılarında tutanak tutulmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Toplantı esnasında görüştüğümüz konulardan sonra her oyladığımız karar imzaya açılacak. Birazdan sizlere sunulacağını şimdiden ifade etmek istiyorum.

Diğer kararımız yine İç Tüzük'ümüzün 35'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre Genel Kurul toplantı saatlerinde toplantı yapabilmemiz amacıyla Başkanlık Divanından izin alınmasıyla ilgili. Yine bu maddeyi okumaya gerek olduğunu düşünmüyorum.

Bu izin meselesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Şimdi gündemimizdeki tasarılarımıza geçiyoruz. Görüşeceğimiz tasarıların tümü uluslararası anlaşmadır.

İlk tasarımız, 2001, Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Bu tasarı ana hatlarıyla şu şekildedir: Sözleşme Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'nun gemilerin deniz suyunun temas ettiği yüzeylerinde oluşan organizmaların, yani "kekamoz" adı verilen kabuklu deniz canlıları, karşı kullanılan başta tribütin olmak üzere kimyasal bileşikler ve biyosidlerin yani bu canlı organizmanın büyümesini durduran ya da öldüren, işlev gören kalay ve karbon içeren kimyasalların kullanılmasının yasaklanmasıyla ilgili metindir.

Sözleşmenin onaylanmasına ilişkin kanun tasarısı 20'inci Yasama Döneminde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuş, Komisyonumuz ve Dışişleri Komisyonu tarafından görüşülmüş ancak kanunlaşamayıp kadük olmuştur.

Öncelikle bu 2001, Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı'nın genel gerekçesini okutuyorum:

Gerekçe:

2001, Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme 5 Ekim 2001'de Londra'da kabul edilmiştir.

Bu Sözleşme ile gemilerin deniz suyuna maruz kalan kısımlarına istenmeyen yabancı organizmaların tutunmasını ve çoğalmasını engellemek için kullanılan sistemlerin deniz çevresine ve deniz mahsullerinin tüketilmesi vasıtasıyla insan sağlığına verebileceği zararların önlenmesi amaçlanmış ve bu amaçla söz konusu sistemlerde organotin bileşiklerinin biyosit olarak kullanılması yasaklanmıştır.

2001 Sözleşmesi ile Sözleşme tarafları, kendi bayraklarını taşıyan gemilerde ve kendi bayraklarını taşımadığı halde yetkisi altında işletilen limanlarına, tersanelerine veya kıyı ötesi terminallerine uğrayan bütün gemilerde zararlı paslanma önleyici sistemlerin kullanılmasını engelleme veya sınırlandırma taahhüdü altına girmektedir.

Avrupa Birliği'nin 14 Nisan 2003 tarihinde yayımladığı 782/2003 sayılı direktif ile 1 Ocak 2008 tarihinden itibaren biyosit olarak organotin özellikle tributilin (TBT) bileşikleri kullanılan organik tutunma önleyici sistem taşıyan gemiler Avrupa Birliği limanlarına alınmayacaktır. Bu nedenle Türk Gemi Sicilinde bulunan gemilerimizin AB limanlarında tutulmalarını Önlemek amacıyla söz konusu sözleşmenin milli mevzuatımıza dahil edilmesi ve böylece yaptırımların sağlanması önem arz etmektedir.

Sözleşme'deki yaptırımların milli mevzuatımıza dahil edilmesi ve böylece Ülkemiz bayrağını taşıyan gemilerin yabancı ülke limanlarında tutulmalarının Önlenmesi, limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilere Sözleşme şartlarının uygulanabilmesi ve Ülkemiz denizlerindeki su altı yaşamının tutunma önleyici sistemlerin zararlarından korunabilmesi amacıyla Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme'ye taraf olunması uygun görülmektedir.

BAŞKAN – Evet, genel gerekçeyi okuttuk. Uluslararası bir anlaşma bu metin ve üç maddeden oluşuyor. Birinci madde tasarının uygun bulunduğu dair, ikinci ve üçüncü maddeler yürütme ve yürürlükle ilgili. Bildiğiniz gibi Komisyonumuz tasarı üzerinde tali komisyon olarak görevlendirilmiştir. Bundan dolayı İç Tüzük'ümüzün 23'üncü maddesi uyarınca tasarının maddelerine geçmeden tümü üzerinde görüşülmesinin daha uygun olduğunu düşünüyorum. Siz de uygun görürseniz tasarının tümü üzerinde görüşülmesini oylarınıza sunmak istiyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Şimdi Bakanlıktan gelen arkadaşlarımıza söz vererek bu konuyla ilgili açıklama yapmalarını talep edelim.

Buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU

– Sayın Başkanım, çok kıymetli sayın vekiller; ismim Sedat Kadioğlu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığında Müsteşar Yardımcısı olarak çalışmaktayım. Konuyla alakalı olarak kısa da olsa bilgi arz etmek istiyorum.

Biraz önce sizin de buyurduğunuz gibi, özellikle gemilerde zararlı “antifouling” dediğimiz boya­ların kullanılması neticesinde denizlerde yaşayan bazı yosunların zarar gördüğü tespit edilmiş. Gemilerde boyanması gereken yerlerde ne tür boya­ların kullanılması gerekiyor, bu boya­lar kullanıldığı zaman buradaki deniz ekosistemi nasıl daha az zarar görebilir, bu manada bir düzenleme getirilmiştir. Mevcut kullanılan sistem çerçevesinde... Tabii, bu maddeler kullanıldığı zaman gemilerin boyanan kısımlarında yosunlar tutunmakta. Bu yosunların tutumuyla bir tarafta özellikle yakıt konusunda fazla bir ağırlık olacak ve yakıtların atmosfere verilmesiyle başta karbon dioksit, kükürt oksitler oluşmakta, diğer tarafta da tabii deniz kirliliği oluşmaktadır. Bu manada yeni düzenlemeyle gemilerin boyanacak olan kısmında ne tür maddelerin, bu “antifouling” dediğim boya­ların kullanılması yönünde bir düzenleme getirilmiştir. Bunun yürürlüğe girmesiyle hem deniz çevresinin korunması hem de gemilerin bir ülkeden diğer ülkeye geçmesi sonucunda çevreye az bir zarar verecek şekilde bir husus ortaya konulacaktır. Bu manada bu sözleşmenin bir an önce yürürlüğe girmesi ülkemiz açısından önem arz etmektedir.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Diğer arkadaşlarımızdan bilgi verecek olan var mı? Yok.

Sayın üyelerimizden söz almak, soru sormak isteyen var mı?

Sayın Bakanım, buyurun.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım, hayırlı uğurlu olsun tekrar çalışmalarımız.

Bu sözleşmede kaç tane ülke taraf, Sedat Bey, onu bir öğrenebilir miyim?

Bir de sözleşmenin detayında mutlaka vardır, arkasında ama sözleşmeye üye olmayan ülkeler bizim limanlarımıza geldiğinde ne tür bir yaptırım uygulanabilecek? Bir de onu rica edeyim sizden.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU

– Taraf olan ülke sayısını tam olarak bilemiyorum ama...

BAŞKAN – Ben söyleyeyim: Elli beş ülke.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU

– Yalnız, bu sözleşme yürürlüğe girdikten sonra zaten bir yaptırım gerektiriyor. Bu şartları taşımayan gemilerin limanlarımıza gelme imkânı olamaz çünkü bizim iznimizle ancak bunlar olabilir. Bu manada bu sözleşme yürürlüğe girdiği zaman ülkemiz açısından, çevrenin korunması ve denizlerin korunması açısından büyük önem arz edecektir.

BAŞKAN – Başka soru sormak isteyen arkadaşımız var mı?

Buyurun lütfen.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Mehmet Hilal Kaplan, Kocaeli Milletvekiliyim, hekimim aynı zamanda.

Sayın Bakanımızın sorduğu soruya teknik arkadaşımızın verdiği yanıt karşısında şöyle bir sıkıntı var: Burada sözleşmenin gerekçesinde “Avrupa Birliği limanlarına alınamayacak.” diye bir madde var. Bizim Avrupa Birliğinde olmadığımız gerekçesiyle gelen gemileri denetleme noktasında, özellikle Bakanlıkça denetlenmesinin nasıl yapılacağını merak ediyorum. Çünkü ben Kocaeli’nde yaşıyorum, Kocaeli Türkiye’de limanların sayısının çok olduğu kentlerden bir tanesi. Küçük iskelelerle beraber sayarsanız yaklaşık 47 tane liman, iskele var. Aşağı yukarı Türkiye’nin ihracat kısmının limanlardan olduğu yerlerden de bir tanesi. Çevre kirliliğinin de had safhada olduğu noktalardan bir tanesi. Dönem dönem gezilerimde gelen gemilerin bırakın boyalarının deniz tarafındaki kirliliğini, denize attığı kirli atıkları denetleyecek bir çevre kuruluşunun olmadığı ya da yetişemediği -yanlış kullanmayayım- bir süreci Avrupa Birliği limanlarının dışında nasıl kontrol edeceğiz, nasıl takip edeceğiz, doğrusu kaygı duyuyorum. Bu konuda bilgilendirirseniz seviniyim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Çok teşekkür ediyorum Sayın Vekilim.

Şimdi, aslında gemilerle ilgili olarak Bakanlığımız tarafından son zamanlarda gerçekten çok ciddi çalışmalar yapıldı. Örneğin bugün web sayfasına girdiğiniz zaman yabancı bayraklı olsun ya da Türk bayraklı bir gemi olsun limanlarımıza yanaştığı zaman atığını, sintinesini, slacını nerede almış, nereye vermek zorunda, nerede verecek, hepsini bugün web sayfasına girdiğiniz zaman bulabilirsiniz ama gemiye çıkıp da denetimle ilgili olarak Denizcilik Müsteşarlığımız bu konuda sorumlu çünkü Bakanlık olarak biz işin kirlilik boyutuyla alakalıyız. Bir örnek verecek olursam, 2003’ten bu yana yaklaşık olarak iki yüz yirmi limanımızda gemi atık kabul tesisleri kurulmuştur. Daha önceden yoktu, bunlar şu anda kurulmuş. Bugün dediğim gibi İnternet sayfasına girdiğiniz zaman gerçekten bir gemi limana yanaştığı zaman sintinesini nerede almış, nereye vermiştir, ne kadarını vermiştir ya da balastı nereden almıştır, nereye vermiştir, nereye vermesi gerekiyor, hepsi on-line sistemle izlenmektedir.

Biraz önce Sayın Başkanıma da arz ettim, uygun görülmesi hâlinde, kısa bir süre çerçevesinde Bakanlığımızın yalnız bu konuyla alakalı değil de çevre ile ilgili olarak yapmış olduğumuz çalışmaları sizlere arz etmek istiyoruz. Çünkü yapılan bir dizi çalışma var, sizlerle onları paylaşmak istiyoruz, eğer uygun görürseniz efendim.

BAŞKAN – Peki, Sayın Müsteşarım, teşekkür ediyoruz.

Hocam, buyurun.

TÜLAY BAKIR (Samsun) – İsmim Tülay Bakır, deminki arkadaşımız gibi ben de hekimim.

Ben şunu merak ediyorum: Göğüs hastalıkları bölümünde hep Hocamız şunu derdi: “Çok ciddi bir hastalık var, gemilerin temizliğindeki raspa işçileri...” Bunlar geminin dışında meydana gelen bu organik tutucuları temizlerken çok fazla sayıda akciğer kanserine yakalanıyorlarmış. Şimdi biz bu organik tutucuları kullanalım demiyorum ama peki bu organik tutucuları kullanmadığımız zaman gemilerin temizliğinde ne tür bir temizleme meydana gelecek ve o zaman işçi sağlığı konusunda bize ne söyleyebileceksiniz? Aslında benim bu konuda hazırlanıp gelmem lazımdı, o da benim eksikim ama beni aydınlatırsanız çok sevinirim.

BAŞKAN – Hocam, biraz sonra Hong Kong Sözleşmesi gelecek, bu gemilerin sökülmesiyle ilgili, onu orada cevaplayalım müsaade ederseniz.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Altının temizlenmesinden bahsetti ama Hocam.

TÜLAY BAKIR (Samsun) – Hayır, kullarımdaki geminin... Kullanımda çünkü yapışıyor, o yapışan organik maddeleri zamanla temizlemeniz gerekir. Biz bunu önüyoruz, önleyeni yok ettik çünkü zararlı. Peki, mecburen bu gemi kullanım sırasında bu tutulan maddeleri sonra temizlerken benim asistanlığım zamanındaki sistem mi kullanılıyor yine, “raspa” tabir ettiğimiz sistem, yoksa daha modern sistemler var ve biz o konuda o temizliği yapan işçilerimizi bu çevre probleminden uzaklaştırabiliyor muyuz? Ben bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Müsteşarım, buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Bu konuyla alakalı olarak zaten Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığımızda işçi ve işçi sağlığının güvenliği çerçevesinde böyle bir çalışma zaten yapılıyor, yapıldı da. Bizim buradaki maksadımız, biraz önce de arz ettiğim gibi, bu gemilere sürülen boyalar deniz ve deniz yosunlarını nasıl daha az bir şekilde tehdit eder düşüncesiyle böyle bir sözleşme hazırlanmıştır. İş ve işçi güvenliği, sağlığı açısından zaten Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığımızın böyle bir genelgesi ve yönetmeliği var, bu çerçevede düzenlemeler yapılıyor. Bakanlık olarak da biz zaten Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile birlikte özellikle Avrupa Birliği müktesebatı çerçevesindeki bu düzenlemeleri falan yaptık. Hani olası bir gemi temizliğinde ya da olası bir gemi sökümünde nelere dikkat edilmesi yönünde tebliğler ve tüzükler var, bu manada çalışmalar yapılıyor. Zaman zaman da hem Bakanlığımız tarafından hem de Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından da denetimler yapılarak bunların işçi sağlığına zararını minimize edecek şekilde yapılması yönünde çalışmalar var efendim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Buyurun.

EŞREF TAŞ (Bingöl) – Şimdi, burada amaç gemide boyaların çözünmemesi. Boya eğer çözünüyorsa bu sefer çevreye zarar veriyor. Dolayısıyla çok çabuk çözünebilir maddeler var, çözünmeyen maddeler var; suda çözünen maddeler var, çözünmeyen maddeler var. Burada çözünmeyen maddeleri tespit edip o gemileri boyatmak ve daha uzun süreli o boyaların sürdürülebilmesini sağlayan yeni maddelerle o gemileri boyatmak. Amaç budur yani böyle çok hızlı çözünebilir ya da kolay çözünebilir bir boyar maddeyle o gemiyi boyattığınız zaman, diyelim bir iki ay içerisinde, bir yıl içerisinde hemen korozyona uğrayabilir ve çevreye zarar verebilir. Bunu tespit etmek için de teknoloji çok hızlı bir şekilde gelişmiş, cihazlarla bunu tespit edebiliyorsun, korozyona uğrayıp uğramadığını, hangi madde daha kalitelidir, bunlar önceden tespit edilerek bu gemiler boyanmalıdır. Bunun için yani bu maddeyi şu anda çıkarıyoruz., uluslararası çevreye zararsız maddeler olsun diye.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Başka söz almak isteyen arkadaşımız...

Buyurun.

ZEKİ AYGÜN (Kocaeli) – Tabii, konu çevre olunca çevre konusunda Kocaeli'nin çok büyük bir alan kapsadığını biraz önce arkadaşım da beyan etti. Yalnız eksik bir bilginin var olduğunu gördüm, bunu tamamlamak için söz aldım.

Kocaeli hem çevresel olarak hem atıksal olarak hem de deniz kirliliği açısından son derece kontrol altında büyükşehir tarafından. Son altı yıl içerisinde yapılan çalışmalarda hem havadan kontrol var hem de deniz polisinin yaptığı çalışmalar var.

Ayrıca evsel atıkların da hiç atılmadığı bir körfez hâline gelmiştir. On sene önce yüzülemeyen körfez bugün yüzülebilir hâle gelmiştir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum.

Sayın Vekilim, buyurun.

MEHMET ÖNTÜRK (Hatay) – Tabii, bu anlaşma Türkiye'nin önemli bir anlaşması çevre açısından. Fakat önümüzdeki süreçte Türkiye'nin Orta Doğu'ya olan ihracatını da hesaba katarak, elli beş ülkenin dışında o bölgeden gelecek gemilerin bizim limanlarımıza girmemesi ticari olarak ne tür sıkıntı yaratır? Bu konu düşünüldü mü veya oradan gelecek gemilere sadece bir limanın açılması düşünüldü mü?

BAŞKAN – Buyurun Sayın Müsteşarım.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Tabii, biz bu işin çevresel boyutundan sorumlu bir bakanlığımız. Çevreye zararı nasıl daha minimize

edebiliriz, çevreye etkileri nasıl minimize edebiliriz, o yönüyle bakıyoruz. İŖin ihracat ya da ticaret yönüyle ilgilenmiyoruz.

BAŖKAN – Buyurun.

DENİZCİLİK MÜSTEŖARLIĐI TEMSİLCİSİ ÖMER COŖKUN – Efendim, ben önce teknik bir bilgi vermek istiyorum, o da Ŗudur: Ŗimdi, zaten dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 78’i imzalamıŖ bunu, ülke sayısının da elli beŖ olduğunu söyledik. Ŗimdi, denizcilikte Ŗöyle bir Ŗey var: Yük, yani armatör dediğimiz gemi sahipleri yükünü... Ŗimdi, Ŗöyle bir seğenekleri yok yani bir yük alıyorlar, gidiyorlar karŖı tarafa, o limana, karŖı taraf da diyor ki: “Ya, buradan Ŗuraya yük var, müsait bir yük var.” Ŗimdi adam antifouling’i imzalayan bir ülkeyse oraya gidip gidemeyeceğinin hesabını yapamıyor. Her yük alıŖında karŖısına bu Ŗey çıkıyor. O gidilen ülke antifouling’i imzalayan bir ülkeyse gidemeyecek, yükten olacak. Dolayısıyla kendi ticaretini -armatör dediğimiz taşıyıcı, nakliyeciler- baltalayamayacağı için yani otomatikman bu da armatörün kendi gemisine antifouling sertifikasını -kendi ülkesi imzalamamıŖsa bile- almasını zorunlu kılıyor.

BAŖKAN – TeŖekkür ediyoruz.

BaŖka sorusu olan yoksa ben bir Ŗeyi hatırlatmak istiyorum. Sayın Tanrıkulu “Bunu imzalamayan gemilerle ilgili ne olur?” dedi, aslında soru buydu. Müsaade ederseniz Ŗunu ifade edeyim: Bu tribütlerin ya da TBT’yi, bu bileŖikleri kullanan gemilerin Avrupa limanlarına alınmayacak olması, özellikle Ŗu anda hâlen Türk gemi sicilinde bulunan gemilerimizin Avrupa limanlarında tutulmalarını önlemek amacıyla yani eğer bu imzalanmamıŖsa gemi orada tutuluyor. Yani esas olan, biz bunu imzaladığımızda hem bizim gemilerimizin Avrupa limanlarında tutulmalarını önlemiş olacağız hem de bizim limanlarımıza gelen gemilerin kirletici özelliklerinin ortadan kalkmasıyla ilgili temel bir baŖlangıç yapmış olacağız.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Sayın Başkanım, çok özür diliyorum, Mehmet Hilal Kaplan’ın bir Ŗeyi açıkta kaldı, onu tamamlamak isterim.

Mehmet Bey “Biz Avrupa BirliĐine tam üye olmadığımız hâlde bu sözleşmeleri Avrupa Birliği Ŗartı gereği neden imzalıyoruz.” demiŖti, yanlış hatırlamıyorsam. Aslında çevreyle ilgili faslın açılabilmesi için bu bir ön Ŗart Mehmet Bey. Dolayısıyla bir tek istisna da bunda var. Çevre faslıyla ilgili görüşmelere baŖladık, bu görüşmelere baŖlamadan önce çevreyle ilgili bütün sözleşmelere üye olmanızı Avrupa Birliği direktif gereği bize söylüyor, biz de o yüzden -bir tek istisna bu fasıldır, çevredir yani- çevreyle ilgili sözleşmeleri imzalıyoruz. Avrupa BirliĐine tam üye değiliz ama onların yükümlülüklerini yerine getiriyoruz.

TeŖekkür ederim.

BAŖKAN – Ben teŖekkür ediyorum.

Hocam, kimyager olmanız hasebiyle, buyurun.

EŞREF TAŞ (Bingöl) – Bu, Türkiye'ye ekonomik olarak bir şey getirecek ama burada kaliteyi yükseltiyor aslında. Yani gemi boya maddelerinin kalitesini yükseltiyor. Dolayısıyla yani normal bir Renault yerine Mercedes istiyor.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyoruz.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Biraz önce Sayın Vekilimiz de belirtti, burada “fouling madde” dediğimiz çözücüler var. Burada kullanılacak olan maddeler antifouling, yani bu çözünen maddelerin çözünmemesi, denizle teması durumunda yosunlara zarar vermemesi açısından kullanılan bir madde olacak ve dolayısıyla bu çözülen maddeler olduğu zaman gemiye bir yük getiriyor, daha fazla yakıt kullanılıyor, o yakıtlar daha fazla atmosfere veriliyor. Bunlar kullanıldığı zaman bir çözüm olmayacak ve deniz ve yosunlar kirlenmeyecektir, buradaki sebep budur efendim.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, ekleyecek bir şey yoksa tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Gündemimizin ikinci sözleşmesi Bazı Tehlikeli Kimyasalların ve Pestisitlerin Uluslararası Ticaretinde Ön Bildirimli Kabul Usulüne Dair Rotterdam Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Yine bu kanun tasarısıyla ilgili kısa bir bilgi vermek istiyorum. Tehlikeli kimyasallar ve pestisitler, bitki ve hayvanları zararlardan korumak için tarım ve hayvancılıkta kullanılan ilaçlar. Çevre ve insan sağlığına verdikleri zararların görülmesi sonucunda 1980'lerin sonlarında küresel önlemler alınmasına sebep olmuştur. Bu amaçla Rotterdam Sözleşmesi imzalanmıştır.

Sözleşmenin onaylanmasına ilişkin kanun tasarısı yine 23'üncü Yasama Döneminde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuş, Komisyonumuzda görüşülmüş ancak kanunlaşamayıp kadük olmuştur.

Genel gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) ile Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO)'nün koordinasyonunda hazırlanan "Bazı Tehlikeli Kimyasalların ve Pestisitlerin Uluslararası Ticaretinde Ön Bildirimli Kabul Usulüne Dair Rotterdam Sözleşmesi" 10 Eylül 1998 tarihinde imzalanmıştır.

2872 sayılı Çevre Kanununun 3 üncü maddesinin (1) bendinde belirtilen "Bölgesel ve küresel çevre sorunlarının çözümüne yönelik olarak taraf olduğumuz uluslararası anlaşmalar sonucu ortaya çıkan ulusal hak ve yükümlülüklerin yerine getirilmesi için gerekli teknik, idarî, malî ve hukukî düzenlemeler Bakanlığın koordinasyonunda yapılır" hükmü gereğince sözleşmeye ilişkin çalışmalar

Çevre ve Orman' Bakanlığının koordinasyonunda yürütülmektedir. Bu kapsamda Rotterdam Sözleşmesi, Sözleşme ile ilgili olarak yapılan diplomatik konferansta imzalanmıştır.

31 Aralık 2008 tarihli ve 27097 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2008/14481 sayılı "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı ile Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Kararı'm Çevre ile ilgili 27 numaralı başlığı kapsamında Rotterdam Sözleşmesi'nin onaylanmasının uygun bulunması ile ilgili kanununun 2011 yılı içinde çıkarılması öngörülmüştür.

Diğer yandan, Avrupa Birliği Çevre Faslı'nın açılış kriterleri kapsamında, AB'nin taraf olduğu çevre ile ilgili sözleşmelere Ülkemizin de üye olmadan Önce taraf olması ve çalışmanın takvime bağlanması gerektiği belirtilmiştir. Avrupa Birliği'nin Rotterdam Sözleşmesi'nin uygulanması ile ilgili 6S9/2008/EC Tüzüğüne uyum çalışmalarımızın planlanması kapsamında Sözleşmeye 2012 yılma kadar taraf olmamız öngörülmüş olup, bu husus 21 Aralık 2009 tarihinde açılan Çevre Faslına ilişkin olarak hazırlanan Müzakere Pozisyon Belgesinde de beyan edilmiştir.

Sözleşmenin onaylanması ile Sözleşme kapsamındaki kimyasalları kullanan sanayicilere ve onları piyasaya arz edenlere söz konusu kimyasallar hakkındaki tüm bilgilerin kimyasalın ihracatçısı ve üreticisi tarafından temin edilmesi ve kimyasalın güvenli olarak kullanılması sağlanacaktır. İlgili kurum ve kuruluşların bilgisi ve onayı olmadan çevre ve insan sağlığı için çok tehlikeli özelliğe sahip olan kimyasallar ve pestisitlerden uluslararası ticareti yasaklı olanların taraf diğer ülkelerden ihracatı gerçekleştirilmeyecek ve böylece bu tür kimyasalların yasadışı trafiği önlenmiş olacaktır. Yapılacak bildirimler ve Sözleşme kapsamında gerçekleştirilecek diğer çalışmalardan elde edilen detaylı bilgiler sayesinde, ithal edilecek tehlikeli kimyasallar ve pestisitlere ilişkin olarak güncel bilgiler elde edilebilecek ve söz konusu kimyasalların ve pestisitlerin yasaklanması ve kullanımının kısıtlanması gibi tedbirler alınabilecektir.

Bu bağlamda, Rotterdam Sözleşmesi nin onaylanmasının Avrupa Birliği ile ilgili taahhütlerimizin yerine getirilmesi ve genel olarak tehlikeli maddelerin ve pestisitlerin güvenli kullanımı bakımından Ülkemiz için önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

BAŞKAN – Bu da üç maddeden oluşuyor; uygunluk, yürürlük ve yürütme maddeleri.

Yine, İç Tüzük'ün 23'üncü maddesi uyarınca tasarının tümü üzerinde görüşülmesini öneriyorum.

Tasarının tümü üzerinde görüşülmesini kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Bu sözleşmeyle ilgili de Bakanlık temsilcilerimizden bir açıklama yapmalarını rica ederim.

Sayın Müsteşarım, buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU

– Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Biraz önce aslında detaylı bilgiler verildi ama izniniz olursa efendim... Çevreyle ilgili olarak -biraz önce Sayın Bakanımız da söylemişti- tabii çevre faslı açılmadan önce, biliyorsunuz, Bakanlık olarak biz bu işin koordinasyonunu yaptık. Tabii, çevre faslının açılması için mutlaka bizim bütün Avrupa Birliği'nin taraf olduğu sözleşmelere taraf olmamız gerekiyor, bu Katılım Ortaklığı Belgesi'nin de zaten bir gereğidir. Ancak şu anda Avrupa Birliği'nin taraf olup da bizim taraf olmadığımız bazı sözleşmeler var çünkü ülkemizin çıkarları çerçevesinde ötelediğimiz bazı sözleşmeler var. Ama çevre açısından bugün rahatlıkla, bizi zarara sokmayacak bir sözleşme varsa bu konularda zaten hemen taraf olma yönünde gereken çabayı biz gösteriyoruz. Bu nedenle de zaten Avrupa Birliğiyle yapmış olduğumuz müzakere sonucunda 2009 yılında çevre faslı açılmıştı.

Bu fasıl içerisinde Rotterdam Sözleşmesi de vardı, biraz önce söylendi. Buradaki temel maksat özellikle kısıtlanmış kimyasalların ön bildirim çok önemlidir. Yani bir ülkeden başka bir ülkeye kimyasal madde ihraç ya da ithal edildiği zaman bir ülkenin diğer ülkeye mutlaka önceden bir bildirim yapması gerekiyor. Bu neyi kolaylaştırıyor? Ülkenize giren veya çıkan kimyasalların neler olduğu, eğer kısıtlanmış bir kimyasal maddeyse, yasaklanmış bir maddeyse bunu almayacaksınız ve izin vermeyeceksiniz. Bu manada bu sözleşme yürürlüğe girdiği zaman bir taraftan sanayici neyi kullanacağını çok iyi bilecek ve bir taraftan da ülkemize gerek ihracat ve de ithalat açısından giren ve çıkan kimyasalların belli bir disiplin altına alınması yönünde bir mevzuat ülkemize kazandırılmış olacaktır. Biz zaten bununla ilgili olarak, kimyasallarla ilgili olarak ne tür kimyasalların yasaklanacağı, ne tür kimyasalların kısıtlanacağı, buna yönelik olarak kimyasalların etiketlenmesi, paketlenmesi ve sınıflandırılmasıyla ilgili olarak yönetmelik hazırladık, yönetmeliğimiz var.

Yine, bu kimyasallar konusunda REACH denilen bir tüzük var, bu da Avrupa Birliği'nin şu anda kullandığı bir tüzük. Şu anda bununla ilgili olarak da tabii, taraf olmadığımızdan dolayı, Avrupa Birliği ülkesi olmadığımızdan dolayı o REACH Tüzüğü'nü uygulama şansımız yok. Ancak, bunu ileriki aşamasında, tam taraf olduğumuzda nasıl kullanırız diye buna yönelik olarak da bir proje kapsamında bir çalışma yapılıyor. Bu çalışma bittikten sonra bununla ilgili olarak düzenleyici etki analizi yapacak ve bu çalışmalar çerçevesinde de bütün sanayiciyle bugüne kadar defalarca toplantı yapılmıştır. Sanayicimiz bu konuya hazırdır efendim.

Arz ederim.

BAŞKAN – Peki, söz almak isteyen sayın üyelerimiz...

Buyurun.

GIDA, TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ERDAL CELAL SUMAYTAOĞLU – Öncelikle, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben Bakanlığımızı ilgilendiren konu ile ilgili olarak, Sayın Müsteşar Yardımcımın açıklamalarına ek olarak bilgi arz etmek istiyorum yüce Komisyona.

Çevre, insan sağlığının tehlikeli kimyasalların olumsuz etkilerden korunmasını teminen tehlikeli kimyasalların uluslararası ticaretinde bildirim, izin ve bilgilendirme sistemini kurmayı hedefliyor bu sözleşme. Bu sözleşme kapsamında 22 pestisit, 5 pestisit formülasyonu ve sanayi kimyasalı yer almakta. Özellikle pestisit ve pestisit formülasyonu bitkilerde kullanıldığı için bunlarla ilgili Bakanlığımızda, bildiğiniz üzere, 2010 yılında 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu çıktı. Bu Kanun uyarınca da yönetmeliklerimiz yayınlandı. Bu zaten 12'nci Fasil açılışı kapsamında, 12'nci Fasil da açıldı Haziran ayında 2010 yılında. O kapsamda bu pestisitlerin tamamına yakınının bizim Türkiye Cumhuriyeti tarafından yasaklandığını ve tedavülden kalktığını ifade etmek istiyorum.

Saygılarımla arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Müsteşar Yardımcısına.

Sorusu olan arkadaşımız...

Buyurun Temel Bey.

TEMEL COŞKUN (Yalova) – Sayın Başkanım, ben de bir farklı konuya bu kimyasalları konuşurken girmek istiyorum.

Yalova' mızda, Marmara' nın güzel bir kenti Yalova' da kimyasalların depolama çalışması için bir Hollandalı firmanın ciddi bir yatırımı var. 300 milyon euroluk bir yatırım vadediyor, sunuyor ve sahil kenti Yalova' ya âdetâ geldiği günden beri, söylendiği günden beri daha doğrusu korku saçıyor. Şimdi, bir taraftan Avrupa Birliği sözleşmelerini incelerken, irdelerken, bir taraftan da böyle bir yatırımın ülkemize ve Yalova' ya düşünülmesi gerçekten Yalova kamuoyunda bir infial yaratmıştır. Bu konuyu da ben Çevre Komisyonumuzla paylaşmak istiyorum. Gerçi ÇED süresi süreci başladı ve şu anda da durduruldu. Ama bu şu anlama gelmiyor tabii, bu yatırımın Yalova' ya olmayacağı anlamına da gelmiyor. Ben ilgililerle de görüştüm, Komisyonumuzu da yakından ilgilendirdiği için paylaşmak istedim.

Teşekkür ediyorum.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Sayın Başkanım, izin verirsiniz, ben Erdal Bey' in bir konudaki açıklamasına istinaden söz alma ihtiyacı duydum.

Sayın Kocaeli Vekilim de burada. Dönem dönem karşı karşıya da gelmek istemiyorum. Kocaeli' ni de çok kötü bir imaj da...

BAŞKAN – Siz Kocaeli' nde yan yana duruyorsunuz, biz öyle görüyoruz.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – ...yaratmak istemiyorum ama bir şeyimiz var, yasaklanan maddeler var, özellikle pestisitlerle ilgili yasaklanan maddeler var. Dönem dönem

kullanılmasına izin verilen ama belirli bir süreden sonra uluslararası parametrelerin uygun görmediği yasaklanma var. Bunlardan bir tanesi tarım fabrikası. Kocaeli Yarımca bölgesinde kurulan, benzen hidroklorür üreten ve şu anda yaklaşık 2 bin-3 bin ton civarında yasaklanmış olmasından dolayı köhne depolarda kalan ve Kocaeli' miz için tehlike arz eden bir nokta. Şimdi, Sayın Erdal Bey bahsedince aklıma geldi. Belki Çevre Komisyonu olarak Meclis araştırması da istememiz gereken bir konu. Çünkü bunların tahliyesi, bunların bertaraf edilmesi, bunların doğaya, insana ve çevreye zarar vermemesi konusunda çok ciddi sorunlar var yarı ömürlerini göz önünde bulundurduğunuz süreçte. Bunu da bilgilerinize paylaşmak istiyorum. Yani Kocaeli' mizde, üzgünüm, tekrar olumsuz bir noktayla gündeme gelmek istemiyorum ama tarım fabrikasının yasaklanan BHC maddesi nedeniyle yaklaşık 2 bin-3 bin ton şu anda duruyor. Bir önceki Çevre ve Orman Bakanımız Sayın Osman Pepe döneminde bir uluslararası sözleşmeyle dışarıda, Almanya' da bertaraf edilmesi düşünüldü ancak gitmedi. Bu madde duruyor önümüzde bir tehlike. Önümüzdeki süreçte Çevre Komisyonu olarak bunu bir Meclis araştırması niteliğinde yaparsak sevinirim diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Peki...

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU
– Sayın Başkan...

BAŞKAN – Önce Sayın Vekilimize vereyim, ondan sonra...

Buyurun Sayın Vekilim.

EMRE KÖPRÜLÜ (Tekirdağ) – Sayın Başkan, sevgili milletvekilleri; gerçekten, Sayın Vekilimizin az önce Yalova' yla ilgili söylediği konu maalesef ki Tekirdağ' ın Çorlu ilçesi bakımından da benzer nitelikte bir sorun taşıyor. Zira, gerçekten, Ergene' yle ilgili olarak çok ciddi programlar ve temizleme faaliyetleri yapıldığı söylenmesine rağmen, Ergene' yle ilgili Bakanlığın hazırladığı broşürde Havza Koruma Eylem Planı' nın içerisinde Çorlu ilçesine bir katı atık bertaraf ve enerji üretim tesisi kurulması planlandığı belirtiliyor. Ancak, bunu Çevre Komisyonu üyelerimizi de bilgilendirmek açısından söylüyorum, maalesef ki firma sadece EPDK' dan biyogazdan elektrik üretme noktasında bir enerji lisansı alıyor. Bu lisansı da Toprak Koruma Kanunu' nda tarım arazilerinin ancak yenilenebilir enerji üretebilir belgesi karşılığında amaç dışı kullanabileceği için bu belgeyi alıyor. Fakat devamında, daha sonra belge entegre atık bertaraf tesisi niteliğine dönüşüyor ve bununla ilgili maalesef Bakanlığımız da ÇED raporunu da veriyor, ÇED belgesini de alıyor. Sadece enerji üretmek için verilen ruhsat varilleri yıkamaktan kimyasal, tıbbi, akü, pil atıklarının depolanmasına kadar 850 bin ton kapasiteli bir tesise dönüşüyor. Bununla ilgili Çorlu Belediyesi gerçekten kendisini de belki biraz rizikoya atarak tesisin kurulmaması noktasında imar değişikliği kararı aldı.

Bunu Çevre Komisyonu üyelerinin de bilgisine sunuyorum. Bakanlığımızın temsilcileri de buradadır. Sonuçta ÇED' le ilgili sivil toplum kuruluşları da belli davalar da açmışlardır. Ancak

Ergene'yi temizlemekten bahsediyoruz, Ergene'yi gerçekten artık o bölgeyi yaşanabilir kılacak bir nehir hâline getirmekten bahsediyoruz ancak tam Ergene'nin orta yerine 850 bin ton kapasiteli, gerçekten, sadece Trakya'nın değil Balkanların çöp stokunu karşılayacak bir tesisi kurup burayı depo hâline getiriyoruz. Bu çelişkiyi de Komisyonun sevgili üyelerine de sunmak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Peki, şimdi Komisyonun sevgili üyelerinin Başkanı size bir konuda bir bilgi sunsun.

Değerli arkadaşlar, konumuzun dışındaki hususlarla ilgili biz hem Sayın Çevre Bakanımızla hem de Orman ve Su Bakanımızla görüştük. Onlar bize Bakan olarak, Bakanlık olarak bir brifing verecekler. Sorularınızın hepsini hazırlayın, orada istediklerinizi sorabilirsiniz inşallah.

Konumuza dönüyoruz.

Sayın Müsteşar Yardımcımıza söz vereceğim.

Buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU
– Teşekkürler Sayın Başkanım.

İlk soru Yalova Milletvekilimizin Vopak tesisiyle alakalı olarak sorusuydu. Tabii, Bakanlık olarak bize müracaat eden her işletmeci için mutlaka bizim onunla ilgili olarak yasal mevzuat çerçevesinde gerekli düzenlemeyi, gerekli yardımı yapmamız gerekiyor. Bu konuda Sayın Bakanımız da geçmişte Genel Müdürlüğünü yapmıştı, çok iyi biliyor. Tabii, format verdik, format çerçevesinde olası bir çevreye zararlı bir etkisi olması durumunda Bakanlık hiçbir zaman ÇED belgesi, olumlu belgesi vermez. Zaten bu tesiste biliyorsunuz format verildi, Bakanlıkta ÇED toplantısı yapıldı, ÇED'in durdurulması yönünde bir karar verildi. Dolayısıyla, bu durdurmaya yönelik olarak karar verildiği müddetçe ÇED olumlu belgesi almıyor anlamına geliyor. Bir tesis belge almadan da böyle bir işleme başlayamaz. Yani şu andaki statü o çerçevede. ÇED olumlu belgesi almadan hiçbir faaliyet biliyorsunuz başlayamaz ve çivi bile çakılamaz.

TEMEL COŞKUN (Yalova) – Ama alma ihtimali de var.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU
– Şimdi, alma ihtimali ancak şöyle var: Şimdi, kurumlarımız diyorlar ki: “Çevre açısından şu zararlıdır.” Eğer zararlıdır diyen kurum “Hayır, yararlıdır.” diyorsa ancak verebiliriz.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Görüş değiştirirse...

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU
– Görüş değiştiriyorsa verebiliriz. Bakanlık olarak bizim diğer kurumlar üzerinde bir yaptırımımız yok çünkü biz bunu düzenlemekle mükellefiz. Örneğin Devlet Su İşlerinin “Yok.” dediği bir şeye “Hayır, bu olsun.” diyemiyoruz ya da “Olsun.” dediği şeye de “Yok, olmasın.” da diyemeyiz. Biz bunun

koordinasyonunu yapıyoruz. Buradaki maksadımız, oluşacak olan ya da kurulacak olan bir tesisin gerçekten çevreye en az bir şekilde zarar vermesi veya çevreyle ilgili olarak bütün etkilerinin alınması yönündedir. Şu anda söz konusu tesise kesinlikle izin verilmeyecek. “Bundan sonra verilmeyecek anlamına gelmez.” diyorsunuz ama hayır efendim, verilmeyecek yani bir kurum eğer görüşünü olumsuz vermişse bundan sonra olumlu yapabilmesi için gerçekten çok büyük sebeplerin olması gerekiyor. O konuda...

BAŞKAN – Peki...

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Sayın Vekilimizin, Kocaeli Vekilimizin de söylediği bir konu var, doğrudur efendim. Şimdi, geçmişte özellikle Kocaeli’nde, özellikle BHC’ler falan çok fazlaydı. Bunların bertarafına yönelik olarak biz Almanya Hükûmetiyle aslında anlaşık, bertarafına yönelik olarak oraya gönderildi.

Ülkemizde, efendim, bir gerçek vardı. Şu anda biz sanayileşen bir ülkeyiz. Ülkemizde yıllık olarak yaklaşık 1 milyon 250 bin ton tehlikeli atık üretilmekte yani sanayi atığı dediğimiz atık üretilmekte. Bu atıkların mutlaka bertaraf edilmesi gerekiyor. Şimdi, bir tarafta atık var, işte, bunun bertaraf edilmesi gerekiyor; diğer tarafta -biraz önce Sayın Tekirdağ Milletvekilimizin dile getirdiği- işte, o tehlikeli atığın bertaraf edilmesi için tesislere ihtiyaç var. Şimdi, ürettiğiniz bir malı, bir ürünün siz bertaraf etmediğiniz takdirde o orada kalıyor. Diğer tarafta, Çevre Kanunu’nda böyle bir madde var, kirleten öder prensibi. Kim kirletiyor? Sanayicimiz. Kim onu bertaraf edecek? Yine sanayicimiz. Bununla ilgili olarak da bizim bir yer göstermemiz gerekiyor.

Şimdi, yerle alakalı olarak da aslında Bakanlığımızın Avrupa Birliği sürecinde tehlikeli atıkların bertarafına yönelik olarak ülke bazında çok güzel bir çalışma yapıldı. Bu çalışma çerçevesinde hangi alanda tesislerin kurulması gerekiyor, bunlar belirlendi. Daha sonra bunlar daha da geliştirilerek bir envanter çalışması yapıldı. Şu anda bizim yapmış olduğumuz çalışmada -inşallah bunları ileride size aktaracağız- bir yerden bir yere tehlikeli atık taşındığı zaman hangi araçla taşıyor, ne kadar taşıyor, nerede bertaraf ediliyor, bunları da yine on-line sistemde biz takip edebiliriz.

Yine, Kocaeli Vekilimiz bununla ilgili olarak, şimdi, ben bunu da arz edeyim. Şimdi, bizim bu Rotterdam Sözleşmesi çerçevesinde -inşallah biraz sonra diğer sözleşmeyi de görüşeceğiz- bir proje başlattık. Projenin yaklaşık maliyeti 40 milyon dolar. Bu proje UNIDO’yla birlikte yapılıyor. Bu projede çeşitli kurumlarımız var. Özellikle, biraz önce, önem arz eden yani yasaklanmış ya da kısıtlanmış olan kimyasalların bertarafına yönelik olarak -bunlar PCB, PCT gibi- kimyasalların tamamıyla bertarafına yönelik olarak bir çalışmamız var. Bu çalışmayla, inşallah, ülkemizdeki özellikle ya yasaklanmış ya da kısıtlanmış olan kimyasalların bertarafına yönelik olarak bu çalışmalar yapılacak ki Kocaeli’nde İzaydaş var biliyorsunuz, bunlar da kesinlikle orada da tehlikeli maddeler bertaraf ediliyor.

Sayın Vekilimiz söyledi yani biz Balkanlardan çöp getiremiyoruz çünkü şöyle: Aynı zamanda Basel Sözleşmesi' ne de tarafız.

EMRE KÖPRÜLÜ (Tekirdağ) – Getirin demedik zaten.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Hayır, yani “Balkanlardan getirilecek.” dediniz ya. Şimdi, Basel Sözleşmesi çerçevesinde biz yurt dışından kesinlikle tehlikeli atıkların gelmesine izin veremiyoruz, bugüne kadar vermedik de. Ancak, zaman zaman ülkemizden yurt dışına tehlikeli atık gönderiliyor İzaydaş marifetiyle. Ülkemizden gidiyor ama bugüne kadar...

EMRE KÖPRÜLÜ (Tekirdağ) – Ben şunu sordum sadece: “Tarım araziyle ilgili Toprak Koruma Kanunu'nun 13' üncü maddesi kapsamında alınmış bir enerji üretim lisansı nasıl entegre atık bertaraf ve enerji üretim tesisinin şeklinde ÇED'e dönüşür?” tarzında sordum.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Enerji olarak biz o şekilde düşünmüyoruz. Gerçekten, katı atık ya da entegre bir tesise bu konuda...

EMRE KÖPRÜLÜ (Tekirdağ) – Başkanımın söylediği gibi, ben o konuda o toplantıyı bekleyeceğiz Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Tamam, peki.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Başkanım, ben bu konuya bir aydınlık...

BAŞKAN – Şimdi, istirahat ettiğim şu: Ben buradayım ama arkadaşlarımızın süreleri sıkıntı olabilir. Söz verdiğim arkadaşlar lütfen söz almadan şey yapmasınlar çünkü kayda girmiyor.

Söz istediniz.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Öncelikle, bu konuyu gündeme getirmemdeki amaç, bir defa gündem dışı bir konu değil. Konu tam yerinde, pestisitlerin zararlı olarak sayılan kısmının bundan sonra nasıl bertaraf edileceğiyle ilgili. Ben Bakanlığımın yetkililerinden şöyle bir yanıt almak... Karşı karşıya gelmek istemiyorum. İyi niyetlerini, gayretli çalışmalarının olduğunu biliyorum ama burada başka bir sorun var.

Bahsettiğim, BHC' yle ilgili Kocaeli' ndeki 2 bin-3 bin depoluk, kullanımı yasaklanan, daha önce serbest olan, tarım fabrikasında üretilen ama şimdi yasaklanan malın bertarafı var. Bölgedeki kimyasal ve sanayi atıklarının İzaydaş tarafından kontrol edildiğini, bertaraf edildiğini biliyorum ama daha önceki, Bakanlığımızın bu konuda yaptığı araştırma da İzaydaş' ta yapılmasını uygun bulmadı. Çünkü bunların buhar yoluyla havaya karışmasını da uygun bulmadı. Almanya'yla bir sözleşme yapıldı, sanayici tarafından götürülmesine karar verildi Sayın Yetkilimin, Sedat Bey' in bahsettiği gibi. Ancak 2 bin-3 bin tonun 300 ton kısmına kadar götürebildiler, geri kalan kısmında sanayici “Ben bu yükün altında kalamam, bunu kaldıramam.” dedi, yirmi altı yıldır Kocaeli' nde bir depoda duruyor. Deprem bölgesiyiz. İzaydaş tarafından bertaraf etme olasılığı Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ve

Kocaeli Sanayi Odası tarafından yapılan konsorsiyumda konuşulmasına rağmen, uygun görülmedi yetkililer tarafından. Bu önemli bir soru. Bu soru önümüzde duruyor, onun için de belki de çözme noktasında ne yapabiliriz?

BAŞKAN – Peki, katkıda bulunmuş oldunuz.

Sayın Hocam, buyurun.

TÜLAY BAKIR (Samsun) – Benim özellikle sorum bir yönüyle Çevre Bakanlığını da ilgilendirmesine rağmen, daha çok siz Sayın Müsteşarıma yönelik, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığına.

Şimdi, Samsun bölgesinde çiftçilerin şöyle bir... Özellikle ziraat odaları şunu söylüyorlar: “Ya Hocam, biz birçok şeyde, tamam, belki eninde sonunda burada bir para ödüyünüz ama özellikle bu pestisit kullanımında çiftçilerde keşke bunlar reçete edilerek çiftçiye verilse. Dolayısıyla fazla kullanımın da önüne geçilir.” deniliyor. Tabii, eskisi kadar bizim kliniklerimize pestisitlerle ilgili zehirlenmeler gelmiyor. Yani daha çok tabii süisit amaçlı gene de yılda birkaç vakamız oluyordu acil servisimizde. Eskisi kadar değil ama acaba bu konuda Bakanlığımızın bir çalışması var mı, onu bildirecektim.

Sağ olun.

GIDA, TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ERDAL CELAL SUMAYTAOĞLU – Sayın Başkanım...

BAŞKAN – Şöyle yapalım mı... Bir dakika... Başka sorusu olan...

Eşref Bey, sizin de sorunuzu alalım.

EŞREF TAŞ (Bingöl) – Benim sorum yok. Buyurun, cevaplayın.

BAŞKAN – Peki, Sayın Müsteşarım, buyurun.

GIDA, TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ERDAL CELAL SUMAYTAOĞLU – Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri; Sayın Milletvekilim özellikle bu soruyu sorduğunuz için çok teşekkür ediyorum. Çünkü Bakanlığımızın 2009 yılından beri uyguladığı bir uygulamayı açıklama şansım doğdu.

2009 yılında bizim yönetmeliğimizde bir değişiklik yaptık. Bu yönetmelik ile birlikte artık bizim zirai üreticilerimizin tamamı, özellikle zirai ürünlerde kullanacakları bütün zirai ilaçları reçete olmadan şu anda kullanamıyor, tamamen yasakladık ve belli eğitim şartına da tabi tuttuk. Ziraat mühendisleri veya iki yıllık okul mezunlarına eğitim sonucu yapılan sınav sonucu o belgeyi yani o reçeteyi düzenleyecek kişiyi de ruhsatlandırdık. Yani iki şey yaptık: Herkes ruhsat veremeyecek. Ruhsat verecek kişiyi de çiftçi o kişiyi bulup arazisine uygun ilaç hangisi karar verildiği takdirde o ilacı kullanmak zorunda kalacak.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Eşref Bey, buyurun.

EŞREF TAŞ (Bingöl) – Bu tasarıda, kanunda ya da kanun teklifinde amaç hangi kimyasalların zararlı, zehirli ya da kanserojen olduğunu tespit etmek, onları ülkemize sokmamak. Yani şu anda Çin'den gelen bazı kimyasallar zehirli, insanlarımızı, canlılarımızı zarar veriyor. Burada amaç bunu önlemek. Yani daha önceleri, belki sizin de bildiğiniz gibi, DDT dediğimiz bir kimyasal var. Belli bölgelerde araziye atıldı, bu sefer ne oldu? Başka canlı organizmaları çoğaldı. Onları önlemek için yani böyle önlemler alınmalıdır. Yani bu önlemler alındığı zaman hem zararlı olan maddeleri ülkemize sokmamak ya da kısıtlamak, kontrol altına almak amacıyla bunlar yapılıyor. Sonuçta hem çevreyi kirletmemiş oluyor hem de insan sağlığına zararlı maddeleri önlemiş oluyor. Bundan dolayı bu kanun tasarısının kabul edilmesi uygundur diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sanırım başka söz alan yok.

Rotterdam Sözleşmesi diye kısaca özetleyeceğimiz tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Gündemimizin 3'üncü sözleşmesi, 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Yine, ana hatlarıyla, Hong Kong Sözleşmesi bir geminin inşasından itibaren geri dönüşüm tesisinde tam veya kısmi olarak sökülmesi, bileşen ve materyallere ayrılması ve depolanması işlemlerine kadar geçen süreçte, özellikle sökülme işleminde esas alınacak kuralları belirlemektedir. Bu sözleşme de 23'üncü Yasama Döneminde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuş ancak yasama döneminin sona ermesi nedeniyle görüşülmemiştir.

Genel gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Gemi geri dönüşüm sektörü; ekonomik ömrünü tamamlamış olan gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda gemilerin getirilmesi işlevi ile daha güvenli ve çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.

Gemi geri dönüşümü, gemi inşası işleminin bir bakıma tersi olup, bu işlemler süresince hurdaya ayrılan gemilerin sökülmesi esnasında ortaya çıkan metal malzemeler direkt olarak değerlendirilmekte veya haddehanelere gönderilmektedir. Bu sayede, demir cevherinin doğadan

çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümü, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağlamaktadır. Ayrıca, yer altından demir cevherinin çıkartılarak işlenmesi sonucu ortaya çıkan doğal dengenin ve hayatın tahribi ile sera gazı salımını büyük ölçüde azalttığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir.

Gemi geri dönüşümü faaliyetlerinin önemli ekonomik etkileri de bulunmaktadır. Gemi geri dönüşüm sanayinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları; hammadde, katma değer ve istihdam olarak 3 ana başlık altında toplamak mümkündür. Bu faydalar, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile hurda demir için yurtdışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 30-40 Amerikan Doları söküm maliyeti bedelinin ülke sınırları içinde kalması biçiminde ortaya çıkmaktadır.

Ülkemiz açısından bakıldığında, gemi geri dönüşüm sektörü İzmir Aliağ'da faaliyetlerini sürdürmekte olup, yıllık ortalama 1 milyon ton kapasite ve fiili olarak yaklaşık 150.000 ton hurda üreterek Ülkemiz ekonomisine hizmet etmektedir. 2002-2007 yılları arasında toplam 878 bin ton gemi sökülülmüştür. Sektör, yaklaşık 1800 kişiye istihdam olanağı sunmaktadır. Yan sanayi ile birlikte bu rakam yaklaşık 8000'i bulmaktadır. Ülkemiz çelik üretiminde kullanılan hurdanın %70.8'i, yani 16 milyon tonu çeşitli ülkelerden sağlanmaktadır. Gemi geri dönüşümü, çeliğin dışında; bakır, çinko, alüminyum gibi diğer metalleri de hammadde olarak ilgili sektörlerle kazandırmaktadır. Ayrıca, sökülen gemilerden çıkan çapa, zincir, ana ve yardımcı makineler, güverte vinçleri, ırgatlar, filikalar, klima kompresörleri, jeneratörler, yangın söndürme sistemleri, seperatör-esanjör, tornahane ekipmanları, hidrolik sistemler, elektrikli yağ-su pompaları, elektrikli panolar ile pirinç, krom, bakır hurdaları iç piyasada su ürünleri üretim tesislerinde, gemi inşa ve yat inşa sanayinde kullanıldığı gibi ihraç edilerek önemli bir döviz girdisi sağlamaktadır. Böylece doğal tahribat kısmen de olsa azaltılmakta ve ülke ekonomisine katkı sağlanmaktadır. Sektör, Ülkemizdeki gemi geri dönüşüm standartlarının yüksekliği bakımından Uzak Doğu ülkelerine, iş gücü olarak da Avrupa'ya kıyasla daha avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Mevcut veriler göz önünde bulundurulduğunda, gemi geri dönüşüm sektörünün ilerleyen yıllarda artan hızda bir büyüme sergileyeceği ve bu sebeple denizci ülkeler açısından bu sektöre verilen önemin daha da artacağı beklenmektedir. Bu çerçevede, Uluslararası Denizcilik Örgütü himayesinde Çin'de imzaya açılan "2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi"nin Ülkemiz açısından önemli faydalar sağlayacağı düşünüülerek, söz konusu Sözleşmeye taraf olunmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

BAŞKAN – Evet, genel gerekçeyi dinledik.

Bu da üç maddeden oluşan bir anlaşma; uygunluk, yürürlük ve yürütme maddeleri.

Yine, diğer maddelerimizde olduğu gibi, İç Tüzük'ümüzün 23'üncü maddesi uyarınca tasarının tümü üzerinde görüşülmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Yine, bu sözleşmeyle ilgili sayın Bakanlık temsilcilerimizden bize bir açıklama yapmalarını rica ederim.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU
– Teşekkürler Sayın Başkanım.

Tabii, Aliğa' da şu anda mevcut bir tesis var. Gerek yurt içinden gerekse yurt dışından gelen gemiler burada sökülüyor ve hem ekonomiye hem de çevreye duyarlı bir şekilde bertaraf ediliyor. Biraz önce söylendiği gibi, efendim, IMO yani Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından bir çalışma yürütülmüş ve çalışma çerçevesinde, olası gemilerin sökümünde nelere dikkat edilmesi gerektiği, nasıl bir standardın oluşması yönünde bir çalışma başlatılmış. Bu çalışmaya, tabii, ülkemiz de katılım sağlamış ve bununla ilgili olarak bu sözleşme yürürlüğe girdikten sonra gemilerin sökümüne yönelik olarak artık bir standart geliştirilecek.

İkinci olarak da şu anda özellikle üçüncü dünya ülkesi dediğimiz ülkelerde bu gemiler herhangi bir kurala dayanmaksızın sökülüyor. Aynı zamanda bir taraftan rekabet açısından bir sorumluluk getiriyor, bir taraftan da çevrenin korunmasına yönelik olarak aslında bir sorumluluk getiriyor. Bu konuda ülkemizde de biraz önce dediğim gibi Aliğa' da böyle bir tesisi var. Bu sözleşme yürürlüğe girdikten sonra mevcut tesislerin kurulmasına yönelik olarak hem Bakanlığımız hem de diğer ilgili kurumlarla birlikte bunları daha iyi bir şekilde disipline etmek ve bunların ekonomiye kazandırılması açısından nelere dikkat edeceğimiz yönünde de yeni çalışmalar yapma zorunluluğumuz ortaya çıkacaktır. Örnek olarak, yani bir gemi bir yerden ülkemize geldiği zaman bir bildirim yapacak, bu gemide ne tür madde var. Örneğin, bir asbest madde varsa biz bunun ne kadarını kabul edebiliriz ya da ne kadarını kabul etmeyebiliriz ya da bu geminin içerdiği madde nedir, ham madde nedir, bunlar tamamıyla öğrenildikten sonra o ülke tarafından kabul ediliyor. Bu sözleşme yürürlüğe girdikten sonra ülkemize özellikle hem ekonomik açıdan hem çevresel açıdan fayda getireceğine inanıyoruz efendim.

BAŞKAN – Peki, Sayın Müsteşarımıza teşekkür ediyoruz.

Diğer bakanlık temsilcilerimizden...

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ ÖMER COŞKUN – Sayın Başkanım, tekrar saygıyla selamlıyorum değerli üyelerimizi.

Şimdi, bildiğiniz gibi gemilerin inşasında SOLAS dediğimiz -yine çok eski tarihte gemiler battığından dolayı inşa aşamasında- standartları var, yani inşa aşamasında tersanelerimizde -Tuzla meşhur biliyorsunuz bizim iki tane kabaca Tuzla ve Yalova' da kümelenmiş tersanelerimiz var- inşa

aşamasında bir sorunumuz yok ağırlıklı olarak. Yani kurallar netleşmiş. Ama söküme geliyor adam, bir kurallar bütünü yok. Bu 2000'li yıllardan itibaren bunun çıkışı Greenpeace'in belli yerlerde şeyiyle alevlenmiş, daha sonra uluslararası çalışma örgütü olsun ILO ve de Basel sekreteryası ve IMO, denizcilikten sorumlu olduğu için, gemiler, denizlerden sorumlu olduğu için. Bunlar ne yapalım, ne yapmayalım gibi bu şeylerin üzerine konu IMO'da gündeme geliyor, uluslararası arenada. IMO'da bir eylem planı filan yaparken çalışmalar sonucu böyle bir konvansiyon oluşuyor. Burada tabii ki gemilerin sökümünde önemli olan konu asbest var gemide, ağır metaller var, hidrokarbonlar var ve ozon tabakasına zarar verici maddeler var. Bunların rastgele değil de belli kurallara bağlanarak, belli geri dönüşüm tesislerinde kurallara bağlı olarak yapılması amaçlanmaktadır. Şu anda beş tane ana sökümcü ülke var, Çin, Bangladeş, Pakistan, Hindistan ve Türkiye olarak. Şu anda diğer ülkelerin durumları, yani işçi sağlığı olsun, çalışma koşulları olsun, çevreye duyarlılık olsun, yani sıfır diyebiliriz neredeyse. Belki Çin'de bir iki tane şey hariç. Ama Türkiye'de Aliğa bölgemizde, TOKİ'nin sahipliğinde 25 parsel üzerinde 20 tane firmamız bu söküme işlerine devam ediyor, bir Gemi Söküm Yönetmeliğimiz var. Çevre Bakanlığımızla, Çalışma Bakanlığımızla koordineli bir şekilde gayet güzel gidiyor. Şu anda -bir dernek kuruldu bu beş sökümcü ülkenin- Türkiye Gemi Söküm Başkanımız, Dünya Gemi Söküm Derneği Başkanı oldu. Yani şu anda sözleşmenin yürürlüğe girmesi 2015 falan gibi civarında gözüküyor. Şu anda masa başında olarak anlaşmayı imzalayan ülkeler Hollanda, İtalya, Fransa, Saint Kitt Nevis ve Türkiye. Yani Türkiye'nin Uluslararası Denizcilik Örgütünde ilk defa masa başında aktör olarak imzaladığı, sökümcülük olmasından dolayı imzaladığı bir anlaşma. Bizim tesislerimizin çok fazla bir eksiği yok, zaten onayladığı kurallar.

Uluslararası arenada da IMO temsilcimiz şöyle bir beyanatta bulunmuştur İsveç'teki bir toplantıda. "Türkiye'nin sözleşmeye ihtiyacı yok, sözleşmenin Türkiye'ye ihtiyacı var" gibi böyle de bir espritüel anlamda bir gerçeği dile getirmiştir. Ben hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyoruz.

Sayın üyelerimizden sorusu olan veya söz almak isteyen?

Buyurun.

MUSTAFA SERDAR SOYDAN (Çanakkale) – Ben burada bir konuya dikkat çekmek istiyorum. Yani burada önemli olan çevrenin korunması, doğal tahribatın önlenmesi, hatta eğer biz bunu kabul etmezsek, demir cevheri çıkartırsak demir cevherinin işlenmesi sonucu ortaya çıkan, doğal dengenin ve hayatın tahribiyle sera gazı salınımının büyük ölçüde fazlalaşacağı. Ben çevre komisyonundaki arkadaşlarımızın bu duyarlılığı kaybetmemesini diliyorum.

BAŞKAN – Peki.

Sayın Serdar'a teşekkür ediyoruz.

Sayın Bakanım, Sayın Tanrıkulu, buyurun efendim.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Hong Kong Sözleşmesi, Değerli Başkanım, saygıdeğer üyeler, aslında gemi geri dönüşümüyle ilgili olarak, en önemli, dünyada çevresel anlamda düzenleyici anlaşmalardan bir tanesi. Bizim de Aliğa'da gerçekten Türkiye'nin çok büyük ve güzide bir gemi söküm sanayimiz var. Bu gemi söküm sanayimizle ilgili olarak geçtiğimiz yıllarda oranın bir organize sanayi bölgesi olması noktasında da çabalarımız olmuştu. Şu anda gemi sökümüyle ilgili olarak orada faaliyet gösteren derneğimiz, hem yurt çapında diğer sökücülerini de örgütlemekte hem de yurt dışından sökülecek gemileri getirerek Aliğa'da geri dönüşüme katkı yapmaktadırlar. Onların tabii bir miktar teşvike de ihtiyaçları var Sayın Başkanım. Her ne kadar biz burada işin tabii çevresel boyutunu ön plana almak zorundaysak da işin tabii bir de sanayi boyutu da var. İkisini bir arada götürmemizde, belki dengeli götürmemizde fayda vardır diye düşünüyorum. Beş ülke buna imza atmış ama on beş ülke taraf olduktan yirmi dört ay geçecek, ondan sonra bu sözleşme yürürlüğe girecek, yanlış hatırlamıyorsam. O sözleşmeyi okumuştum, öyleydi. Belki ileriki zamanlarda bu sözleşmenin daha aktif hâle getirilmesi anlamında katkıda bulunmaya devam edebiliriz diye düşünüyorum ama ben aslında gemi yapımında da kazaların önlenmesi noktasında çevre komisyonunun çok bir fonksiyonu yok gibi görünüyor ama biz diğer konularda olduğu gibi çevresel boyutunu da belki düşünmemizde fayda var. Aslında hem Tuzla'da hem Yalova'da gemi inşa sanayinde de ciddi kazalar oluyor Sayın Başkanım, kamuoyuna da yansıyor bu. Biraz önceki tartışmalar veya yorumlarda da yapıldı bu. Bütün üyelerimizin temsil ettikleri seçim çevreleriyle ilgili bazı çevresel sorunlar var. Her ne kadar gündemimizde değil ama benim bir önerim naçizane, sizlere olacak. Bu bölgelerle ilgili, özellikle sorunlu bölgelerle ilgili olarak çevre Komisyonu belki birtakım geziler ve yerinde incelemelerle, tetkiklerle katkısını en üst boyuta çıkarabilir diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Peki, Sayın Bakanım teşekkür ediyorum.

Başka söz almak isteyen?

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Sayın Başkan, Sayın Müsteşarımı yakalamışken bir soru sormak istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Kaplan, buyurun.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Sayın Başkan, değerli komisyon üyeleri; öteden beri merak ettiğim bir soruydu. Onun için Sayın Müsteşarım buradayken soru sorma şansını yakalama şansı buldum. Dönem dönem kamuoyunda özellikle Tuzla ve İstanbul bölgesinde, Yalova açıklarında gemilerin parçalanmasıyla ilgili, dünyada parçalanmayan gemilerin -tırnak içerisinde- bazılarının zararlı olduğu, bazılarının fazla asbest içerdiği noktasıyla hep gündeme geldi ama biz bunları başardık

bir biçimiyle Aliğa'da, başka yerde parçaladık. Acaba teknik donanımızın iyi olduğundan dolayı mıdır yoksa biraz gözü kara mıyız diye merak ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Müsteşarım, buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Efendim, aslında Aliğa gerçekten de gemi sökümü açısından -yani bu tabii çalışma yapılarak belirlenmiş bir alan- şu anda dünyanın neresine giderseniz gidin, bu gemi söküm konusunda gerçekten uygun bir alan olduğundan -başta bunu söyleyeyim- seçilmiştir.

İkinci olarak da efendim, tabii burada biz yani her gelen gemiyi söküp rastgele bertaraf etmiyoruz. Örneğin bu geminin içerisinde bir asbest varsa bu mutlaka tehlikeli atık bertaraf tesisine gitmekle mükellefi ve o şekilde ancak kabul edebiliyoruz. Artı diyelim ki geminin içinde belli bir tonajın ya da belli bir yükün üzerinde, belli bir miktarın üzerinde asbest olduğu zaman “Hayır, biz bu gemiyi kabul etmiyoruz” deme şansımız var. Artı, bu gemiler söküldükten sonra –ülkemiz de aslında şu anda demir ve çelik konusunda gerçekten dünyanın önde ülkelerinden biridir -demir ve çelik ham maddesi olarak kullanılmakta ama hiçbir zaman çevresel boyutu biz bir tarafa atmıyoruz. Özellikle 2003 yılından sonra gerçekten çok güzel çalışmalar yapıldı. Ben 2003 öncesini de biliyorum, 2003 sonrasını da çok iyi biliyorum. Baktığımız zaman, efendim, çok güzel gelişme var, her şey dört dörtlüğe uygun. Yani gözü kara olduğundan değil de çevreyle ve çevre zaten sürdürülebilir bir kalkınma dengesi çerçevesinde olması gereken bir konu. Yani dolayısıyla o şekilde hareket ederek tespit edilmiştir. Gözü kara değil efendim.

BAŞKAN – Sayın Müsteşarımıza teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın Vekilim.

KEMAL DEĞİRMENDERELİ (Edirne) – Ben de Sayın Müsteşarımdan, bu gemi geri dönüşüm sektörünün Türkiye ekonomisine kazandırdığı ekonomik katkı nedir, sektörün ekonomik büyüklüğü nedir, onu öğrenmek isterim. Bir de bu gerekçede 150 bin ton civarında hurda üretilmediği söyleniyor. İşte yine aynı şeyde bizim 23 milyon ton çelik sektöründe kullanımımız olduğu söyleniyor. Bu yüzde 6,5' u çok da böyle büyük ölçekli bir rakam oluşturmuyor hurda açısından ama esas temel olarak attığımız taş vurduğumuz kuşa değişiyor mu?

BAŞKAN – Peki, teşekkür ederim.

Öncelikle Sayın Müsteşarımız, buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Çok teşekkür ederim Sayın Vekilim. Ben, tabii, yine ticari boyutuna fazla değinmek istemiyorum çünkü Bakanlık olarak çevresel boyutuna bakıyoruz. Ancak bu da bir gerçektir ki şu anda demir çelik

sektörü dünyada herhâlde ilk beşe giren bir sektör ki Çin, birkaç ülkeden sonra demir çeliğin en fazla üretildiği ülke ülkemiz. Zaman zaman yurt dışından hurda geliyor. Hurda geldiği zaman bu ham madde olarak kullanılıyor. Tabii bu gemilerin sökülmesiyle işte bu demir çelik sektörü için aslında bir ham madde olarak bir kazanılmış oluyor. Ticaret açısından ne kadar bize bir katkısı var, ben onu bilemiyorum çünkü bizim de Bakanlığımızın...

BAŞKAN – Ben söyleyebilirim. 2,7 milyar dolar. Notlarım arasında var, eğer yanlış değilse.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Sadece bu yolla kazanılan.

BAŞKAN – Evet, hurdadan şey yapılan. 1 milyon ton kapasitemiz var ama daha o kapasiteyi tam kullanabildiğimiz söylenemez.

Tabii ben karışmayayım Müsteşarlıkların işine ama Sayın Müsteşarımın bu konuda açıklaması varsa Denizcilik Müsteşarlığına söz veriyorum.

Buyurun.

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ ÖMER COŞKUN – Biz, Maliye falan değiliz ama tabii işin biraz daha teknik boyutuyla bakıyoruz ama verebileceğim şöyle bir şey var. Yıllık kapasite 150 bin ton hurda. Mesela bu sene 285 adet olarak gemi sökülmüş, tabii light dwt ship yüzünden -yani bildiğimiz normal ton ağırlığı- bu sene 550 bin sökülümü yapılan, yani şu ana kadar 550 bin ton yapılmış. Bildiğim kadarıyla tonu da 310 dolar falan civarında. Yani bu tonaj olarak 310 dolar civarında bu şeyin. Yani 550 binx310 dolar yaklaşık şey yapıyor. Yani burada 850 kişi falan direkt çalışan, 20 kadar tesislerimizde direkt çalışan 850 tane işçimiz var. Ülkemizde de çelik üretiminde hurdanın yüzde 70,8'i direkt dışarıdan geliyor.

BAŞKAN – Peki.

Zeki Bey, buyurun.

ZEKİ AYGÜN (Kocaeli) – Ben burada şunu öğrenmek istiyorum. Tabii bu düzenlemeler yapılıyor ancak bunların bir de uygulaması var. Uygulaması alanında insan sağlığı ve çevresel kontrol açısından orada sürekli bir Bakanlığın kontrol mekanizması var mı, yoksa oradaki taşeronun veya müteahhidin inisiyatifine mi kalıyor bu konu?

BAŞKAN – Peki.

Sayın Müsteşarım, buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Efendim, başta şunu söyleyeyim. Tabii orada bir sefer kurulması düşünülen, eğer bir tesis düşünülüyorsa bunun mutlaka bizden bir lisans alması gerekiyor. Lisansla ilgili olarak kurallar vardır. Yani herkes rastgele gidip de ben burada şunu kurdum değil de lisans almadan kesinlikle hiç kimse orada gidip tesis kuramıyor. Tesis kurulduktan sonra Bakanlığımız tarafından rutin denetimler yapılıyor, il müdürlüğümüz tarafından. Ayrıca orada çalışan işçiler için yine Çalışma ve Sosyal

Güvenlik Bakanlığımızın iş ve işçi sağlığı konusundaki yönetmeliği ve tüzüğü var. Hem onlar hem Bakanlığımız tarafından denetimler yapılıyor efendim. Biz çevresel boyutu açısından efendim, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı da işçi sağlığı açısından.

BAŞKAN – Denizcilik Müsteşarımıza söz veriyorum.

Buyurun.

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ ÖMER COŞKUN – Benim diyebileceğim de burada üç tane ana kurum var: Çevre, Denizcilik Müsteşarlığı, Çalışma Bakanlığı. Yani hepsinin şeyi belli zaten. Yani Çevre, çevresel olarak onların da verdiği bir belge var. Bizimki bir gemi söküm yetki belgesi veriyoruz tesisel olarak. Çalışma Bakanlığı da kendi rutin şeylerini yapıyor. Yalnız orada dernek, oranın üst şeyi. Kendi içlerinde bunlar çok bizim zorlamamızla üst kurumun, çok iyi organize oldular. Orada bir atık merkezi var. Yani buradaki en önemli konu çevre sağlığı. Yani gelen gemide ne kadar asbest var, nedir, ne değildir, bunlar ön tahmini veriliyor. Oradaki ekip de yani böyle uluslararası standartlarda ne gerekiyorsa, yani bir Avrupa ülkesinde, o standartlarda giriyor uzaya gider şöyle, böyle tam çevresel elbiseler, asbest konusunda özellikle. Onların önce bertarafı yapılmadan, özellikle asbest konusunda bunların bertarafı yapılmadan işleme kesinlikle başlanmıyor. Yani burada zaten biz direkt yokuz ama Çalışma Bakanlığı il müdürlüğüne devretti. Bizim orada liman başkanlığımız var. Gerekliğinde gümrük giriyor, liman başkanlığı ve Çevre, birim olarak her an üzerlerinde. Çalışma Bakanlığı, herhâlde aynı çalışmayı il müdürlüğü vasıtasıyla rutin denetlemeler yapıyor. Ama burası yurt dışından özellikle geçen sene İzmir’de bir çalıştay yapıldı. Basel’den geldiler, IMO’dan geldiler. Pakistan Hükümeti, Basel’den özellikle talep etti. “Biz gemi söküm tesislerimizi ve çalışma şartlarımızı iyileştirmek istiyoruz.” dedi. Basel’den talepte bulundu. O dedi: “Türkiye’ye siz örnek ülkesiniz, dolayısıyla bu çerçevede sizden talep ediyoruz bu eğitimi.” Aliğa tesislerimizin gezdirilmesi, vesaire olarak. Uluslararası geçen sene ve 2008’de, yani yıllık bir iki defa oluyor bu çalıştaylar. Yani gemi söküm ülkelerin standartlarını bize uydurması konusunda Basel olsun, Uluslararası Denizcilik Örgütü olsun hep bizi gösteriyorlar ve biz orada hem teorik hem de tesisleri gezdiriyoruz. Özellikle o atık merkezinde, yani DMO’nun oluşturduğu devamlı Çalışma Bakanlığımızın, bizim ve Çevre Bakanlığımızın şu anki oluşturduğu standartlar konusunda gayet örnek bir yer. Yani bunu uluslararası camiada da takdirle izliyor.

BAŞKAN – Ben şöyle bir grafik göstereyim size. Bu Gemi Sanayicileri Derneğinin verdiği bir şey. Yani Türkiye özellikle 2008’den sonra bu gemi sökümünde katlayarak gidiyor. Rakamları çok büyüyen bir sektör. Yani bu sözleşme sanırım bu kadar önde olmamızın bir nedeni de bu herhâlde. Tebrik etmek gerekiyor hem Müsteşarlığımızı hem de Çevre Bakanlığımızı ve bu konudaki katkıda bulunan tüm bürokratik görevlileri, hepsini tebrik ediyorum.

Başka söz almak isteyen arkadaşımız var mı?

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Sayın Başkan, size bir soru sormak istiyorum.

BAŞKAN – Bana sormayın, bu konunun uzmanı ben değilim ama buyurun.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Sayın Denizcilik Müsteşarının bahsettiği çerçevede buradaki denetimi Denizcilik, Çevre ve Çalışma v Sosyal Güvenlik. Acaba Aliğa’da çalışan, özellikle gemi bertaraf tesislerinde asbest veya diğer kimyasallardan etkilenen kişilerle ilgili Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının, Burada çalışan insanların, son şu süreçte bahsettiğiniz grafiğin yükseldiği bir orandaki sağlıklarıyla ilgili bir olumsuzluğun olduğunu takip etmek olasılığı var mı?

BAŞKAN – Sayın Bakanımız Tanrıkulu bir teklifte bulunmuştu, o teklif içerisinde bunu da inşallah daha sonra değerlendirelim.

Son olarak Sayın Müsteşarımıza tekrar söz veriyorum.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU – Çok teşekkürler Sayın Başkanım.

Tabii Sayın Başkanım, gemi ülkemize gelmeden önce bir notifikasyon, yani önce bir ön bildirim yapılması gerekiyor. Rastgele gemiler ülkemize gelmiyor, nereden gelecekse önceden bunun bildirilmesi gerekiyor. Bunlar bildirildikten sonra Çevre Orman İl Müdürlüğümüz, yani şu anda Çevre Şehircilik İl Müdürlüğümüz tarafından bununla ilgili olarak bir plan, bir tutanak tutuluyor. Gemide ne var, gemiyle ilgili bütün envanterler çalışıyor, envanter çalışması yapılıyor. Gemi içerisinde ne kadar asbest var, var mı, yok mu, ne tür tehlikeli atık var, bunların sökümüyle ilgili bir plan var mı yok mu, bunlar dört dörtlük incelendikten sonra ancak izin verilebiliyor. Biraz önce de arz etmişim. Ülkemizin şöyle bir şansı da var, şöyle bir durumu da var. Belli bir miktarın üzerinde asbest içeren gemilere zaten Bakanlık olarak biz izin vermiyoruz. Yani böyle bir durum da var ülkemizle ilgili olarak.

BAŞKAN – Peki, Denizcilik Müsteşarlığına söz vereceğim.

Buyurun.

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ ÖMER COŞKUN – Bir cümle eklemek istiyorum. Oradaki çalışan işçilerimizle ilgili, biz gerek tersanede olsun gerekse gemi sökücülerle Millî Eğitim Bakanlığı Teknik Öğretim Genel Müdürlüğüyle genel bir protokolümüz var, bu bizim sektörde çalışanların bu Mesleki Eğitim Kanunu çerçevesinde eğitimlerinin tamamlanması anlamında. 450 kişiye kadar da iki ya da üç partide İzmir’de kurs verildi bir hafta süreyle. Yani oradaki işçilerin de genellikle kaynak ve oksijen kesimi olarak o işçilerimize oradan çalışanların eğitimleri verildi. Bunu da bilginize sunuyorum.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Hong Kong Sözleşmesiyle ilgili başka söz alan arkadaşımız yok. Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Gündemimizde yer alan son anlaşma, Kalıcı Organik Kirleticilere İlişkin Stockholm Sözleşmesine İlave Edilen Anlaşmazlıkların Çözümü Hakkındaki Ek G Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı. Yine bununla ilgili de kısa bir bilgi vereyim. 17 Mayıs 2004 tarihinde yürürlüğe giren ve şu an itibarıyla 176 ülkenin taraf olduğu Stockholm Sözleşmesi, Türkiye tarafından 2 Nisan 2009 tarih ve 5871 sayılı Kanunla onaylanmış, ülkemiz 12 Ocak 2010 tarihinden itibaren sözleşmeye taraf olmuştur. Stockholm Sözleşmesi, 12 adet tehlikeli kimyasal organik bileşikten ve bunların atıklarından insan ve çevre sağlığını korumak için imzalanmıştır. Sözleşmenin 18'inci maddesindeki -şu andaki gündemimizde bulunan konu- tarafların sözleşmeden doğacak uyuşmazlıklarının çözümü için tahkim prosedürünü içeren bir ek kabul etmeleri gerektiği belirtilmiştir. Bu sözleşmede onaylanması için yine 23'üncü Yasam Döneminde Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuş, ancak yasama döneminin sona ermesi nedeniyle görüşülememiştir. Bugün görüşeceğimiz sözleşmeye eklenen bu ektir.

Genel gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Kalıcı Organik Kirleticilere ilişkin Stokholm Sözleşmesinin 2-6 Mayıs 2005 tarihlerinde düzenlenen İnci Taraflar Konferansında kabul edilen SC-1/2 sayılı Kararla Anlaşmazlıkların Çözümü hakkındaki bölüm Ek-G olarak anılan Sözleşmeye ilave edilmiştir. Bu çerçevede 14/7/2009 tarihli ve 2009/15272 sayılı Kararnameyle adı geçen Sözleşmeye taraf olan Türkiye'nin, Sözleşmenin bütünlüğünün korunması ve tam olarak uygulanmasını sağlamak amacıyla 2006 yılında yürürlüğe konulan Anlaşmazlıkların Çözümü Hakkında Ek-G'nin öngördüğü yükümlülükleri yerine getirmesi için gerekli çalışmaları başlatması önem arz etmektedir.

BAŞKAN – Yine üç maddeden oluşan, uygunluk, yürürlük ve yürütme maddelerinden oluşan bu kanunla ilgili -İç Tüzük'ümüzün 23'üncü maddesi- tasarının tümü üzerinde görüşülmesini öneriyorum ve bunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Şimdi, Bakanlık temsilcilerimizden bu konuyla ilgili de açıklama rica edelim.

Sayın Müsteşarım, buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SEDAT KADIOĞLU
– Teşekkürler Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, tabii EK G, yeni sözleşmeyi ilave edilen bir madde ya da bir protokol o şekilde söyleyeyim. Buradaki temel maksat nedir? Kalıcı organik kirleticilerle ilgili olarak, kimyasallarla ilgili olarak olası bir anlaşmazlık olması durumunda ülkeler birbirlerini nasıl razı

edecekler, tahkime gidilmesi yönünde nasıl bir çalışma usul ve esasları belirleyecekler, buna yönelik olarak hazırlanmış bir madde. Bu konuda tabii bunun kabul edilmesi ülkemizin şu şekilde lehinde olacaktır. Zaman zaman kimyasal maddelerin taşınması olsun ya da kullanılmasına yönelik olarak ufak tefek bazı sıkıntılar gündeme gelmekte. Bu manada bu yürürlüğe girdiği zaman tahkime nasıl gidilir, hukuki anlamda bunlar nasıl çözülür, buna yönelik olarak düzenlenmiş bir düzenleme. Bu konuda bunun çıkarılması yönünde Bakanlık olarak biz bu şeyi destekliyoruz efendim. Arz ederim.

BAŞKAN – Peki.

Tarım Bakanlığına söz verelim.

Sayın Müsteşarım, buyurun.

GIDA, TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ERDAL CELAL SUMAYTAOĞLU – Sayın Başkanım, az önce yaptığım açıklamalara ek olarak da dokuz taze pestisit maddesi söz konusu bu sözleşme kapsamında. Bu biri dışındakiler, yani Mirex haricindekiler ülkemizde geçmiş yıllarda ruhsat almış, ancak şu anda ülkemizde bu etkili maddelerin ithali ve imalı kesinlikle yasaktır ve söz konusu değildir. Arz ederim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Söz almak isteyen sayın üyelerimiz var mı? Yok.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Bugün gündemimizde yer alan işleri tamamlamış bulunuyoruz.

Ben kapatmadan evvel başlangıçta arz ettiğim konuyu tekrar sayın üyelerimizden rica edeyim.

Sayın Bakanlık temsilcilerimize teşekkür ediyoruz.

Sayın Bakanımızdan, hem Çevre Bakanımızdan hem de Orman ve Su Bakanımızdan bir toplantı rica ettik. Burada veya Sayın Bakanlıkta, onlar nasıl uygun görürlerse. Sizlere de davetiyeyi inşallah intikal ettireceğiz.

Bir de Avrupa Parlamentosundan gelecek olan sayın vekillerimize yemekle ilgili ben siyasi partilerimizden rica edeyim ya da şöyle bir şey rica etsem: Uygun görürseniz her partiden bir arkadaşımız, yani o partideki arkadaşlarımızdan, çünkü 3 kişi olabiliyor, 4 kişi olabiliyor, bazen daha da az olabiliyor, yani birer kişi de olabilir. Biz böyle tercih yaparsak nezaketsizlik olmuş olabilir. Uygun görürseniz AK PARTİ’den bir arkadaşımız, Cumhuriyet Halk Partisinden bir arkadaşımız, MHP’den bir arkadaşımız, BDP’den zaten bir arkadaşımız var. Bir isim bildirin. Yani biz onlarla bundan sonraki süreçte. Çünkü bazen toplantı olmadan da bize gelen heyetleri ağırlamak için her partiden bir kişinin veya birkaç kişinin. Biz karar vermeyelim de o arkadaşımız karar versin. Uygun görür müsünüz efendim?

(Komisyon üyelerinden “Uygun” sesleri)

Peki, ben AK PARTİ’den Sabahattin Karakelle Bey, Cumhuriyet Halk Partisinden Mustafa Serdar Soydan, Milliyetçi Hareket Partisinden...

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Sayın Başkanım, diğer iki arkadaşım olmadığı için, benim olmam demokratik olmayabilir. İzin verirseniz, biz istişare edelim, öyle bildirelim.

BAŞKAN – Nasıl isterseniz.

TÜLAY BAKIR (Samsun) – Sayın Başkanım, ben burada şunu anlayamadım, özür dilerim. Yemek kısmı önemli değil ama aslında o toplantıları dinlemeyi çok isteriz. Madem geliyor bu heyetler, onu dinlemek isteriz. Biz de bir şeyler öğreniriz. Mühim olan yemek değil, dinlemek isterim.

BAŞKAN – Burada şu: Galiba karşılıklılık esası var. Sekiz kişi olması gerekiyormuş. Ben bilemiyorum. Yarın belki bir başka toplantı için başkası gerekebilir.

Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Tanrikulu, gayri demokratik olacak ama biz böyle bir şey yapsak, zatıalinizle istişare etsek uygun mu?

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Bizce uygun efendim, istişare için.

BAŞKAN – Tarihini bildireceğiz, bu istişare için, bundan sonrası için.

CHP, MHP bitirdik, BDP’den de zaten siz varsınız Erol Bey.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Hanımefendinin dediği çok doğru Sayın Başkanım. Sonraki dönemlerde komisyonumuza ziyaretler olursa tahmin ediyorum orada bir sınırlama olmayacaktır, sizin inisiyatifiniz olacaktır.

BAŞKAN – Ben Dışişlerinin sınırlama getirdiğinin dışındakileri tabii ki hepsini bildiririz ama biz kiminle istişare edelim diye bunu sordum.

Ben çok teşekkür ediyorum.

Görüşülecek başka bir konu olmadığından toplantıyı kapatıyorum, hepinize saygılar sunuyorum arkadaşlar.

Kapanma Saati: 11.26