

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE FEDERAL  
ALMANYA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDAKİ HAVA  
ULAŞTIRMA ANLAŞMASINDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA  
DAİR MUTABAKAT ZAPTININ ONAYLANMASININ UYGUN  
BULUNDUĞU HAKKINDA KANUN**

*(Resmi Gazete ile yayımı: 9.11.2000 Sayı: 24225 )*

**Kanun No**  
**4600**

**Kabul Tarihi**  
**2.11.2000**

**MADDE 1.** – Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Federal Almanya Cumhuriyeti Hükümeti arasında 5 Temmuz 1957 tarihinde Ankara’da imzalanan Hava Ulaştırma Anlaşmasınının 11 inci maddesinde değişiklik yapılmasına ve Anlaşmaya bazı maddeler eklenmesine dair 20 Kasım 1997 tarihinde Bonn’da imzalanan Mutabakat Zaptı’nın onaylanması uygun bulunmuştur.

**MADDE 2.** – Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**MADDE 3.** – Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

**MUTABAKAT ZAPTI**

19-20 Kasım 1997 tarihlerinde Türkiye Cumhuriyeti ve Federal Almanya Cumhuriyeti Havacılık Makamlarının Heyetleri İkili Hava Nakliyat konularında görüş alışverişinde bulunmak üzere bir araya gelmişlerdir. Görüşmeler samimi ve dostane bir hava içinde geçmiştir. Havacılık ilişkilerinde karşılıklı menfaat arz eden bütün konular ele alınmıştır.

Katılımcıların bir listesi Ek-1 olarak ilişikte sunulmuştur. 25-26 Haziran 1997 tarihlerinde yapılan son toplantıda çözüme kavuşturulamayan aşağıdaki konular görüşülmüştür. Görüşmelere o toplantınının Mutabakat Zaptı ve Eklerine atıfta bulunularak devam edilmiştir.

**I. TARİFE REJİMİ**

Alman Heyeti 25-26 Haziran 1997 tarihinde yapılan son toplantıda Türk Heyetince sunulmuş bulunan yeni bir tarife maddesi taslağının iyiden iyiye incelenmiş olduğunu beyan etmiştir. Çift taraflı onay vermemenin çok geniş bir alanı etkileyeceğinden Alman Heyeti maalesef bu taslak maddeyi şu sırada kabul edebilecek durumda değildir. Yine de daha fazla liberalizasyon için ilk adım olarak Alman Heyeti menşe ülke rejimini getiren yeni bir taslak madde sunmuştur. Yeni taslak Madde Ek-II olarak ilişikte sunulmuştur. Türk Heyeti taslak metnini değerlendirdikten sonra konuya yazılı olarak rücu edecektir.

## II. HUSH KİTLİ UÇAKLAR

Türk Heyeti Chapter II uçakları ve Chapter III gereklerini yerine getiren hush kitli uçakların işletilmesine uygulanan kısıtlamalar hakkındaki kaygılarını dile getirdi. (örneğin, Stuttgart, Berlin, Tegel) Türk tarafı ECAC kurallarının uygulanması dileğinde bulundu. Ancak Alman Tarafı, Avrupa Birliği mevzuatı ile bağlı olduğunu belirtti. Alman Heyeti durumu açıklığa kavuşturmayı ve sonuçları hakkında Türk Heyetine yazılı bilgi vermeyi teklif etti. Teklif Türk Heyetince kabul edildi.

## III. GÖÇ VE SEYAHAT KONTROLÜ

Türk Heyeti son toplantıda Alman Heyetince seyahat belgelerinin ve ülkeye girmesi sakıncalı kişilerin muayenesi konusunda sunulmuş bulunan taslak maddeyi kabul etti. Yeni Maddenin Metni Ek-III olarak ilişikte sunulmuştur.

## IV. UÇUŞ EMNİYETİ

Türk Heyeti son toplantıda sunulmuş bulunan Alman teklifini ilke olarak kabul edilebileceğini beyan etmiştir. Yine de her iki heyet uçuş emniyeti konusunda ECAC'ın standart model ikili ibare yazılış tarzı üzerinde anlaşmıştır. Uçuş emniyeti konusundaki yeni maddenin metni EK-IV olarak ilişikte sunulmuştur.

## V. GÜVENLİK

Türk Heyeti son toplantıda Alman Heyetince sunulmuş bulunan havacılık güvenliği ile ilgili taslak maddeyi bazı değişikliklerden sonra kabul edebileceğini belirtmiştir. Alman Tarafı Türk tekliflerini kabul etmiştir. Havacılık Güvenliği ile ilgili yeni maddenin metni Ek-V olarak ilişikte sunulmuştur.

## VI. YER HİZMETLERİ

Yoğun tartışmalardan sonra Türk Heyeti, Alman Havayolu İşletmelerinin temsilcileri ile DHMİ arasında Ankara'da bir toplantı düzenlenmesini teklif etmiştir. Her iki taraf toplantıların 3 ile 5 Aralık 1997'de yapılmasında anlaşmışlardır. Türk tarafı bu konuda nihai, bir çözüme varılıncaya kadar Alman taşıyıcıları için statükonun yani 1996 sonundaki durumunun 31 Aralık 1997 tarihini geçmemek üzere korunacağını beyan etmiştir.

VII. ÜÇÜNCÜ ÜLKE TESCİLLİ UÇAKLARIN KULLANIMI: LİBERAL CHARTER REJİMİ

Heyetler 16 Temmuz 1997'de yapılan Taşıyıcılar Arası (Inter Carrier) toplantısının sonucu, yani üçüncü ülke tescilli uçakların kullanımı konusunda taşıyıcıların bir çözüm bulamadığı hakkında bilgilendirilmiştir. Yoğun tartışmalardan sonra Alman Heyeti, Türk hava taşıyıcılarının 1998 yazında işletecekleri üçüncü ülke tescilli uçaklar için müracaatlarını 3 Aralık 1997'ye kadar Luftfahrt-Bundesamt Braunschweig'a sunmalarını önermiştir. Bu müracaatların Alman Havayolu işletmelerine dağıtılmasından sonra Türk ve Alman Sivil Havacılık Makamları ve her iki tarafın taşıyıcıları 10 Aralık 1997 tarihinde Bonn'da bir araya geleceklerdir.

Bu toplantı sonuçlarına göre Sivil Havacılık Makamları müracaatlar hakkında kesin karara varacaklardır. Bu prosedür bu sorunun bir çözüme kavuşturulmasında ilk adım olarak görülmüştür. Bu nedenle bu sadece bir pilot proje olmalıdır. Bundan sonraki adımlar gerekli zamanda kararlaştırılacaktır. Türk tarafı bu teklifi kabul etmiştir.

Her iki heyet seyahat belgeleri ve ülkeye girmesi sakıncalı kişilerin muayenesi, uçuş emniyeti ve havacılık güvenliği konusundaki yeni maddelerin yazılış tarzı her iki ülke yetkili makamların nihai incelemesine tabi olarak parafe edildiğini anlamaktadır.

İşbu yeni maddelerin yürürlüğe girmesine kadar Türkiye Cumhuriyeti ve Federal Almanya Cumhuriyetinin Havacılık Makamları bu yeni maddeler işbu Mutabakat Zaptı'nın imza tarihinde yürürlüğe girmiş gibi kendi hukuk mevzuatına tabi olarak derhal hareket edecektir.

Bonn, 20 Kasım 1997

Türkiye Cumhuriyeti Heyeti  
Adına

(Ahmet Kıratlıoğlu)

Federal Almanya Cumhuriyeti  
Heyeti Adına

(Dr. Ingomar Joerss) Y.

4600

2.11.2000

**EK-I**

**TÜRK HEYETİ**

Bay Ahmet Kıratlıoğlu

Müsteşar Yardımcısı  
Ulaştırma Bakanlığı  
Heyet Başkanı

Bay Sermet Ünel

Genel Müdür  
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü  
Ulaştırma Bakanlığı

Bay Gafur Yardımcı

Genel Müdür Yardımcısı  
Devlet Hava Meydanları İşletmesi  
Genel Müdürlüğü

Hulusi Kılıç

Havacılık Dairesi  
Başkanı V.

**EK-I**

**ALMAN HEYETİ**

Dr. Ingomar Joerss

Hava ve Uzay Ulaşımı Genel Müdürü  
Federal Ulaştırma Bakanlığı  
Heyet Başkanı

Bay Dieter Bartkowski

Hava Ulaştırma Bölümü Müdürü  
Federal Ulaştırma Bakanlığı

Bay Hans-Joachim Werner

Ulaştırma Politikası Bölümü  
Müdür Yardımcısı  
Federal Dışişleri Bakanlığı

Bayan Sabine Dannelke

Hava Ulaştırma Bölümü  
Müdür Yardımcısı  
Federal Ulaştırma Bakanlığı

Bay Jörg Mundorf

Hava ve Uzay Ulaşımı Dairesi  
Federal Ulaştırma Bakanlığı

Bay Lutz Meyer

Hava ve Uzay Ulaşımı Dairesi  
Federal Ulaştırma Bakanlığı

Bay Henning Mühlke

Federal Hava Ulaştırma Otoritesi  
Federal Sivil Havacılık İdaresi  
Braunschweig

Dr. Detlef Winter

ADL

Dr. Ronald Schmid

Aero Lloyd

Bay Jürgen Goldmann

Deutsche BA

Bay Wolfgang Winsberg

Deutsche Lufthansa

Bay Hans-Jürgen Schulze

Germania

Bay Wolfgang Dreher

Hapag-Lloyd

Bayan Doris Franke

LTU

Bayan Elisabeth Rittersberger

Tercüman

**EK – II**

**MADDE 11**  
**Ücret Tarifeleri**

(1) Tayin edilen bir havayolu işletmesi tarafından işbu anlaşmanın 2 (2) maddesine göre belirtilmiş hatlardaki yolculara uygulanacak ücret tarifeleri seyahatin başlangıç noktasının bulunduğu tarafın (taşıma belgesindeki bilgilere göre) ait olduğu Âkit Taraf makamlarının onayına tabi olacaktır.

(2) Tayin edilen havayolu işletmeleri ücret tarifelerini belirlerken işletme maliyetini, makul bir kâr, rekabetin ve pazarın cari şartlarını ve taşıma tüketicilerinin çıkarlarını dikkate alacaklardır. Yetkili Havacılık Makamları bir tarifenin onayını ancak bu kriterlere uymaması halinde reddedebilir.

(3) Tayin edilen havayolu işletmeleri ücret tarifelerini en geç öngörülen yürürlük tarihinden bir ay önce havacılık makamlarının onayına sunacaklardır.

(4) Onaylarına sunulan bir ücret tarifesi uygun görmemeleri halinde her Âkit Tarafın Havacılık Makamları ilgili havayolu işletmesine tarifenin onaylanmaya sunduğu tarihten yirmibir gün içinde ihbarda bulunacaklardır. Bu durumda bu tarife uygulanmayacaktır. Yeni tarife ile değiştirilmek istenen ve o zamana kadar uygulanan tarife uygulamada kalmaya devam edecektir.

**EK – II**

**MADDE 11**  
**Tarifeler**

(1) Tayin edilen bir havayolu işletmesi tarafından işbu anlaşmanın 2 (2) maddesine göre belirtilen hatlarda yolculardan alınacak ücret tarifeleri seyahat hareket noktasının taşıma belgelerindeki bilgilere göre toprağında bulunan Âkit Taraf havacılık otoritelerinin onayına tabi olacaktır.

(2) Tayin edilen havayolu işletmeleri tarifelerinde işletme maliyetini, makul bir kâr, rekabet ve pazardaki cari şartları ve taşıma tüketicilerinin çıkarlarını dikkate alacaklardır. Yetkili Havacılık otoriteleri bir tarifeyi ancak bu kriterlere uymaması halinde onaylamayabilirler.

(3) Tarifeler tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından en geç öngörülen yürürlük tarihinden bir ay önce havacılık otoritelerinin onayına sunacaklardır.

(4) Âkit Taraf havacılık otoritelerinden birisi onaylarına sunulmuş bulunan bir tarifeyi kabul etmemeleri halinde durumu tarifenin sunulduğu tarihten itibaren 21 gün içinde ilgili havayolu işletmesine bildirecektir. Bu durumda bu tarife uygulanmayacaktır. Yeni tarife ile değiştirilmek üzere istenen ve o zamana kadar uygulanan tarife uygulamada kalmaya devam edecektir.

(5) Her Âkit Tarafın havacılık otoriteleri onayı reddedilen herhangi bir tarife konusunda görüşme talebinde bulunabilir. Bu görüşmeler en geç talebin alındığı tarihten itibaren 30 gün içinde yapılacaktır. Tarafların anlaşma halinde, herbir taraf, bu anlaşmayı yürürlüğe koymak için elinden gelen çabayı sarfedecektir. Anlaşmaya varılamaması halinde, taşımanın toprağında başlayan Âkit Tarafın kararı geçerli olacaktır.

(6) Âkit Tarafların ülkeleri arasındaki taşımalar için havacılık otoriteleri öbür Âkit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerine, herbir Âkit Tarafın bir havayolu işletmesi tarafından aynı şehir ikilisi için halen uygulanmasına müsaade olunan herhangi bir tarifesine uymalarına izin vereceklerdir.

**EK – III**

**MADDE –**  
**Seyahat Belgelerinin ve Ülkeye Girmesi**  
**Sakıncalı Kişilerin Muayenesi**

(1) Her Âkit Taraf kendi toprağında diğer Âkit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerine sadece diğer Âkit Taraf toprağına giriş veya toprağından transit geçiş için gerekli seyahat belgelerine haiz kişilerin taşınmasını sağlayacak tedbirleri almalarına izin verecektir.

(2) Her Âkit Taraf, ÷lkeye girmesi sakıncalı bulduktan sonra iniş noktasından iade edilmekte olan bir kişiyi, eğer bu kişi iniş öncesi, doğrudan transit hali dışında, kendi toprağında kalmışsa, muayene için kabul edecektir. Bir Âkit Taraf daha önce bir ÷lkeye girmesi sakıncalı bulunan bir kişiyi yine o ÷lkeye iade etmeyecektir.

(3) İşbu hükmün amacı kamu makamlarını iade edilen sakıncalı bir kişiyi Devlete muhtemel kabul edilebilirliğini tesbit etmek veya uyuğu olduğu veya başka türlü kabu edilebilir olduğu bir Devlete nakli, uzaklaştırılması veya sınırđıřı edilmesi için daha fazla muayene etmekten alakoymak değildir. Bir kişinin ÷lkeye girmesi sakıncalı bulunduğu yerde seyahat belgelerini kaybetmiş veya imha etmiş olması durumunda, bir Âkit Taraf bunların yerine kişinin ÷lkeye girmesi sakıncalı bulunduğu Âkit Tarafın kamu makamlarınca verilmiş ve uçağa biniş ve iniş şartlarını tasdik eden bir belgeyi kabul edecektir.

#### EK – IV

#### MADDE

#### Havacılık (Uçuş) Emniyeti

(1) Her Âkit Taraf herhangi bir zaman diğer Âkit Tarafça hava mürettebatı hava araçları veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak danışmalarda bulunmayı talep edebilir.

(2) Eğer bu danışmalardan sonra bir Âkit Taraf diğer Âkit Tarafın herhangi bir alanda o sırada sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara en azından eşit olan emniyet standartlarını etkinlikle bulundurup idare etmediğini tesbit ederse, İlk Âkit Taraf bu bulguları ve o asgari standartlara uymak için gerekli gör÷len tedbirleri diğer Âkit Tarafa bildirecek ve bu diğer Âkit Taraf da uygun düzeltici tedbiri alacaktır. Diğer Âkit Tarafın onbeş (15) gün veya mutabık kalınabilecek daha uzun bir süre içinde uygun tedbirleri almaması işbu Anlaşmanın 4 Maddesinin uygulanmasına neden olacaktır.

(3) Sözleşmesinin 33 üncü maddesinde sözü edilen yüküml÷l÷klere bakılmaksızın tayin edilen havayolu işletmelerince diğer Âkit Taraf topraklarına yapılan seferlerde işletilen hava araçları diğer Âkit Taraf topraklarında iken hava araç ve mürettebat belgelerinin geçerliliğini ve hava araç ve teçizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek için, makul olmayan bir rotara neden olmamak şartıyla, diğer Âkit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından bir muayeneye tabi tutulabilir. (rampa denetimi)

(4) Eğer böyle herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimleri;

a) Bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesi o sırada sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara uymadığı, veya

b) O sırada sözleşmeye göre belirlenen emniyet standartların etkili olarak sürdürülemediği ve idare edilemediği

hususunda ciddi kaygılar doğurursa,

denetimi yapan Âkit Taraf Sözleşmenin 33 üncü maddesi amaçları için, o hava aracı ve mürettebatının ruhsat ve lisanslarının verilmiş veya geçerli kılınmış olmalarına esas olan kuralların veya hava aracının işletilmesine esas olan kurallara Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olmadığı sonucunu çıkartmakta serbest olacaktır.

(5) Bir Âkit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerince işletilen bir hava aracını yukarıdaki 3 üncü fıkraya göre rampa denetimine tabi tutmak amacıyla hava aracına giriş için istenen izin ilgili havayolu işletmesinin temsilcisi tarafından reddedilmesi halinde, diğer Âkit Taraf yukarıdaki 4 üncü fıkrada anılan cinsten ciddi kaygıları doğuracak yargısında bulunmakta ve o fıkrada anılan sonuçları çıkarmakta serbest olacaktır.

(6) Her Âkit Taraf, diğer Âkit Tarafın bir havayolu işletmesine veya işletmelerine verilen işletme yetkisini, birinci Âkit Tarafın bir rampa denetimi, bir dizi rampa denetimleri, rampa denetimi için giriş izninin reddi, danışma veya başka bir neden sonucunda bir havayolu işletmesinin faaliyet emniyeti bakımından ivedi bir tedbir almanın şart olduğu sonucuna vardığında, hemen askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutar.

(7) Bir Âkit Tarafın yukarıdaki 2 nci veya 6 ncı fıkraya göre aldığı bir tedbir, o tedbirin alınmasına esas olan gerekçenin ortadan kalkması ile kaldırılacaktır.

**EK – V**

#### **MADDE**

#### **Havacılık Güvenliği**

(1) Âkit Taraflar uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak sivil havacılık güvenliğini yasadışı müdahale eylemlerine karşı koruma yükümlülüklerini birbirine karşı teyid ederler. Âkit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliğini kısıtlamaksızın özellikle 14 Eylül 1963 tarihli Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Cürümlerle İlgili Tokyo Sözleşmesi, 16 Aralık 1970 tarihli Uçakların Yasa Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Lahey Anlaşması, 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ile İlgili Montreal Sözleşmesi ve bu Sözleşmeye Ek olarak imzalanan 24 Şubat 1988 tarihli Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Montreal Protokolü hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.



(2) Âkit Taraflar sivil uçakların yasadışı yollarla ele geçirilmesi eylemleri, bu uçakların, yolcuların ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine yönelik her türlü tehdidi önlemek için talep üzerine birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.

(3) Sivil uçakların yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya böyle bir olay tehdidi veya bu uçakların yolcularının ve mürettebatının havaalanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı müdahale eylemlerinin vukuunda Âkit Taraflar, karşılıklı danışmalarla, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin asgari can riski ile mütenasip bir süratle sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.

(4) Her Âkit Taraf yasadışı yollarla ele geçirilme eylemine veya diğer yasadışı müdahale eylemine maruz kalan ve kendi ülkesi içinde yerde bulunan bir uçağın, mürettebat ve yolcularının hayatlarını koruma üstün görevi hareketini gerektirmedikçe, yerde alıkonulmasını sağlayacak uygulanabilir gördüğü tedbirleri alacaktır. Mümkün olan durumlarda bu tedbirler karşılıklı danışmalarla alınacaktır.

(5) Âkit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtı tarafından sözleşmeye ek olarak adlandırılan havacılık güvenliği hükümlerine, bu güvenlik hükümlerinin Âkit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde uygun hareket edeceklerdir. Taraflar kendi tescilindeki uçak işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan uçak işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin sözkonusu havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini isteyeceklerdir.

(6) Her Âkit Taraf bu uçak işletmecilerinden diğer Âkit Tarafın ülkesine giriş-çıkışta ve orada kalındığı süre içinde gerekli olan yukarıdaki 5 inci fıkrada anılan havacılık güvenliği hükümlerine riayet etmeleri bu diğer Âkit Tarafça istenebileceğini kabul etmektedir. Her Âkit Taraf uçakları korumak ve uçağa binmeden veya yüklenmeden önce ve sırasında yolcuları, mürettebatı ve el bagaj kalemlerini muayene etmek ve bagaj, yük ve uçak levazimatına uygun güvenlik kontrolleri yapmak için toprakları içinde tedbirlerin etkinlikle uygulanmalarını sağlayacaktır.

Her Âkit Taraf özel bir tehdidi karşılamak için diğer Âkit Tarafın millî kurallara ve mevzuata ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtının ilgili hükümlerine uygun ve bunlara riayet eden makul özel tedbirler yolundaki herhangi bir talebine sıcak bakacaktır.

(7) Bir Âkit Tarafın işbu Maddenin havacılık güvenliği hükümlerinden ayrılması halinde, diğer Âkit Taraf havacılık makamları birinci Âkit Tarafın havacılık makamları ile derhal danışmalarda bulunmayı talep edebilir. Makul bir süre içinde anlaşmaya varılmaması halinde, bu talep birinci Âkit Tarafa ait bir havayolu işletmesinin veya işletmelerinin işletme yetkisinin alkonulması, iptali, sınırlandırılması veya buna kayıtlar konulması için neden oluşturacaktır. Ciddi bir olağanüstü durum gerektiriyorsa, her Âkit Taraf gecikmeksizin bir ara tedbir alabilir. Ara tedbir olağanüstü duruma mütenasip ve güvenlik amacıyla sınırlı olacaktır.

#### BU KANUNA AİT TUTANAKLAR

##### Türkiye Büyük Millet Meclisi

Cilt	Birleşim	Sayfa
2	17	31
8	42	6
42	11	442:452,569:592

I- Gerekçeli 77 S. Sayılı Basmayazı Türkiye Büyük Millet Meclisinin 11 inci Birleşim tutanağına bağlıdır.

II- Bu Kanunu; Türkiye Büyük Millet Meclisinin Tali Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm, Esas Dışişleri Komisyonları görüşmüştür.

III- Esas No. : 1/368