DÖNEM : 21 YASAMA YILI : 2

T. B. M. M.

TUTANAK DERGİSİ

CİLT : 40

123 üncü Birleşim

30 . 6 . 2000 Cuma

İ Ç İ N D E K İ L E R

  I. – GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

II. – BU BİRLEŞİM TUTANAK ÖZETİ

III. – GELEN KÂĞITLAR

IV. – BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1. – TBMM Başkanvekili Murat Sökmenoğlu’nun, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 30 Haziran 1939 tarihli toplantısında Hatay’ın Anavatan Türkiye’ye katılma kararını kabul edişinin 61 inci yıldönümü nedeniyle konuşması

B) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1. – Samsun Milletvekili Vedat Çınaroğlu’nun, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 21 inci Dönem ikinci yasama yılı çalışmalarının değerlendirilmesine ilişkin gündemdışı konuşması

2. – İçel Milletvekili Edip Özgenç’in, 1 Temmuz 2000 tarihinde 74 üncü yıldönümü kutlanacak olan Denizcilik ve Kabotaj Bayramına ve denizciliğin önemine ilişkin gündemdışı konuşması

3. – İstanbul Milletvekili Azmi Ateş’in, Avrupa Güvenlik ve Savunma İşbirliği Konseptiyle ilgili son gelişmelere ilişkin gündemdışı konuşması

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1. – İstanbul Milletvekili Ahmet Güzel’in (6/712) esas numaralı sözlü sorusunu geri aldığına ilişkin önergesi (4/215)

2. – Şanlıurfa Milletvekili Muzaffer Çakmaklı’nın (6/719) esas numaralı sözlü sorusunu geri aldığına ilişkin önergesi (4/216)

3. – Litvanya ve Letonya Parlamento Başkanlarının vaki davetlerine icabetle Litvanya ve Letonya’ya gidecek olan Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Yıldırım Akbulut başkanlığındaki Parlamento heyetinde yer alacak milletvekillerine ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/620)

4. – Türkiye ile Fas arasında parlamentolararası dostluk grubu kurulmasına ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/621)

5. – Türkiye Büyük Millet Meclisinin tatilde olduğu dönemde de komisyonun çalışmasına ilişkin İnsan Haklarını İnceleme Komisyonu Başkanlığı tezkeresi (3/622)

6. – Trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan (10/139), (10/14), (10/126), (10/132), (10/133) esas nolu Meclis Araştırması Komisyonunun, başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip üye seçimlerine ilişkin Geçici Komisyon Başkanlığı tezkeresi (3/623)

7. – Türkiye Büyük Millet Meclisinin tatilde olduğu dönemde de komisyonun çalışmasına ilişkin, Trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan (10/139), (10/14), (10/126), (10/132), (10/133) esas nolu Meclis Araştırması Komisyon Başkanlığı tezkeresi (3/624)

D) GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ

1. – Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya ve 32 arkadaşının, Karadenizdeki kirliliğin tüm boyutlarıyla araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/142)

V. – GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI

A) ÖNGÖRÜŞMELER

1. – İstanbul Milletvekili M. Murat Sökmenoğlu ve 32 arkadaşının, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/139)

2. – Karaman Milletvekili Zeki Ünal ve 19 arkadaşının, trafik kazalarının önlenebilmesi için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/14)

3. – İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 32 arkadaşının, bayram tatillerinde şehirlerarası yollarda trafiğin yoğunlaşması nedeniyle meydana gelen trafik kazalarının önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/126)

4. – Doğru Yol Partisi Grubu adına, Grup Başkanvekilleri Ankara Milletvekili Saffet Arıkan Bedük, Sakarya Milletvekili Nevzat Ercan ve İçel Milletvekili Turhan Güven’in, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/132)

5. – İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 20 arkadaşının, şehiriçi caddelerde ve özellikle İstanbul’un Bağdat Caddesinde gençlerin yaptıkları otomobil yarışları sonucu meydana gelen kazaların önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin araştırılması amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/133)

VI. – SEÇİMLER

A) KOMİSYONLARA ÜYE SEÇİMİ

1. – (10/139), (10/14), (10/126), (10/132), (10/133) esas nolu Meclis Araştırması Komisyonuna üye seçimi

VII. – KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

1. – Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarıları ve Millî Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/650, 1/679) (S. Sayısı : 517)

2. – Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Yurt Dışı Teşkilâtı Hakkında 189 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/53) (S. Sayısı : 433)

3. – Sınır Aşan Suçları Önleme ve Mücadele Etmeye İlişkin İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve İçişleri ve Dışişleri Komisyonları Raporları (1/636) (S. Sayısı : 387)

4. – MEDA Programı ve Avrupa Yatırım Bankasının Akdeniz Ülkelerindeki Diğer Malî Anlaşmaları Çerçevesinde Malî ve Teknik İşbirliğinin Uygulanmasına İlişkin Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Plan ve Bütçe ve Dışişleri Komisyonları Raporları (1/652) (S. Sayısı : 414)

5. – Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Dışişleri Komisyonları Raporları (1/302) (S. Sayısı : 150)

6. – Anavatan Partisi Grup Başkanvekili Kastamonu Milletvekili Murat Başesgioğlu, Milliyetçi Hareket Partisi Grup Başkanvekili Konya Milletvekili Ömer İzgi, Doğru Yol Partisi Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Saffet Arıkan Bedük, Fazilet Partisi Grup Başkanvekili İstanbul Milletvekili İsmail Kahraman ve Demokratik Sol Parti Grup Başkanvekili Konya Milletvekili Emrehan Halıcı’nın, 298 Sayılı Seçimlerin Temel Hükümleri ve Seçmen Kütükleri Hakkında Kanunun 47 nci Maddesine Bir Fıkra Eklenmesi Hakkında Kanun Teklifi ve Anayasa Komisyonu Raporu (2/527) (S. Sayısı : 494)

7. – Türkiye’de İrtibat Ofisinin Kurulmasına İlişkin Dünya Sağlık Örgütü, Avrupa Bölge Ofisi ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yapılan Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/520) (S. Sayısı : 180)

VIII. – SORULAR VE CEVAPLAR

A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1. – Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya’nın, Eğitim Hakkını Savunma Komitesinin çalışmalarına ve Din ve Ahlâk Kültürü öğretmenlerine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu’nun cevabı (7/2118)

2. – Kütahya Milletvekili Ahmet Derin’in, Merkez Bankasınca el konulan bankaların off-shore hesaplarına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Recep Önal’ın cevabı (7/2145)

I. – GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

TBMM Genel Kurulu saat 14.00'te açılarak dört oturum yaptı.

Konya Milletvekili Mehmet Ali Yavuz, Göksu Mavi Tünel Projesi ihalesine,

Çorum Milletvekili Yasin Hatiboğlu, İkinci Yasama Yılında Genel Kurulun çalışmalarına,

İlişkin birer gündemdışı konuşma yaptılar;

Trabzon Milletvekili Nail Çelebi'nin, limanlarımızdan kabotaj dahilinde yapılan yük ve yolcu taşımacılığının ülkemiz ekonomisine etkilerine ilişkin gündemdışı konuşmasına, Devlet Bakanları Hasan Gemici ve Ramazan Mirzaoğlu cevap verdiler.

Bursa Milletvekili Teoman Özalp ve 23 arkadaşının, memurların ekonomik durumlarının,

Bursa Milletvekili Teoman Özalp ve 21 arkadaşının, çiftçilerin ekonomik sorunlarının,

Araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla birer Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergeleri (10/140, 10/141) Genel Kurulun bilgisine sunuldu; önergelerin gündemdeki yerlerini alacağı ve öngörüşmelerinin, sırasında yapılacağı;

Türkiye Büyük Millet Meclisi 21 inci Dönem İkinci Yasama Yılı çalışmalarının 21 Temmuz 2000 Cuma gününe kadar uzatılmasına ve öneride belirlenen genel görüşme, Meclis araştırması ve kanun tasarı ve tekliflerinin bu zaman içerisinde görüşülmesine ilişkin FP Grup önerisinin, yapılan görüşmelerden sonra, kabul edilmediği;

Gündemin "Meclis Soruşturması Raporları" kısmının:

1 inci sırasında bulunan, 20 nci Yasama Döneminde Yozgat Milletvekili Yusuf Bacanlı ve 55 arkadaşı tarafından verilen Denizcilik Müsteşarlığına ait bazı işlerin ihalelerinde ve personel alımıyla ilgili konularda görevini kötüye kullanma, ihaleye fesat karıştırma ve evrakta sahtecilik suçlarını işlediği ve bu eylemlerinin Türk Ceza Kanununun 240, 339 ve 366 ncı maddelerine uyduğu iddiasıyla Devlet eski Bakanı Burhan Kara (9/29) (S.Sayısı: 501),

5 inci sırasında bulunan, 20 nci Yasama Döneminde Denizli Milletvekili Mehmet Gözlükaya ve 55 arkadaşı tarafından verilen 6.1.1998 tarih ve 98/10496 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesiyle mevzuata aykırı bir şekilde İstanbul’da yeni turizm merkezleri ilan ettiği ve bu suretle partizanlık yapılmasına yol açarak görevini kötüye kullandığı ve bu eyleminin Türk Ceza Kanununun 240 ıncı maddesine uyduğu iddiasıyla eski Başbakan Ahmet Mesut Yılmaz (9/24) (S.Sayısı: 508),

6 ncı sırasında bulunan, 20 nci Yasama Döneminde Hatay Milletvekili Atila Sav ve 54 arkadaşı tarafından verilen suç işlemek amacıyla teşekkül oluşturduğu ve bu eyleminin Türk Ceza Kanununun 313, 296, 240, 31 ve 33 üncü maddelerine uyduğu iddiasıyla İçişleri eski Bakanı Mehmet Ağar (9/38) (S.Sayısı: 509),

8 inci sırasında bulunan, 20 nci Yasama Döneminde Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız ve 57 arkadaşı tarafından verilen İzmit Körfez Geçiş Projesi ihalesinde ihale usul ve esaslarını ihlal ederek rekabet ortamının oluşmasını önlediği, firma seçiminde yanlı davranarak devleti zarara uğratmak suretiyle görevini kötüye kullandığı ve bu eylemlerinin Türk Ceza Kanununun 240 ıncı maddesine uyduğu iddiasıyla Bayındırlık ve İskân eski Bakanı Yaşar Topçu (9/39) (S.Sayısı: 511),

Haklarında Meclis soruşturması açılmasına ilişkin önergeler ve Meclis soruşturması komisyonlarının Yüce Divana sevke gerek görülmediğine dair raporlarının görüşmelerini müteakip, İçtüzüğün 112 nci maddesinin beşinci fıkrası hükmü gereğince Yüce Divana sevke dair herhangi bir önerge de verilmemiş bulunduğundan, Meclis soruşturması komisyonları raporlarının benimsendiği;

2 nci sırasında bulunan, 20 nci Yasama Döneminde İstanbul Milletvekili Halit Dumankaya ve 71 arkadaşı tarafından verilen başbakanlık örtülü ödeneğini 1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 77 nci maddesine aykırı bir şekilde harcamak suretiyle Hazineyi zarara uğratarak görevlerini kötüye kullandıkları ve bu eylemlerinin Türk Ceza Kanununun 240 ıncı maddesine uyduğu iddiasıyla eski Başbakan Tansu Çiller ve Maliye eski Bakanı İsmet Attila (9/27) (S.Sayısı: 502) haklarında Meclis soruşturması açılmasına ilişkin önergeler ve Meclis soruşturması komisyonu raporunun görüşmelerini müteakip, Maliye eski Bakanı İsmet Attila'nın hakkında Yüce Divana sevke gerek görülmediğine dair kısmının, İçtüzüğün 112 nci maddesinin beşinci fıkrası hükmü gereğince Yüce Divana sevke dair herhangi bir önerge de verilmemiş bulunduğundan, benimsendiği; eski Başbakan Tansu Çiller hakkında Yüce Divana sevke gerek görüldüğüne dair kısmının ise, yapılan açık oylamalar sonucunda, kabul edilmediği;

3 üncü sırasında bulunan, 20 nci Yasama Döneminde Zonguldak Milletvekili Ömer Barutçu ve 59 arkadaşı tarafından verilen, İstanbul-Kurtköy Havaalanı ihalesi için hazırlanmış olan protokol hükümlerini dikkate almadan ihalenin Nato ENF Dairesi tarafından gerçekleştirilmesini sağlamak suretiyle görevini kötüye kullandığı ve bu eyleminin Türk Ceza Kanununun 240 ıncı maddesine uyduğu iddiasıyla eski Başbakan Ahmet Mesut Yılmaz hakkında Meclis soruşturması açılmasına ilişkin önerge ve Meclis soruşturması komisyonunun Yüce Divana sevke gerek görülmediğine dair raporunun (9/18) (S.Sayısı:506) görüşmelerini müteakip, İstanbul Milletvekilleri Hüseyin Kansu ve Ayşe Nazlı Ilıcak tarafından İçtüzüğün 112 nci maddesinin beşinci fıkrası hükmü gereğince verilen, eski Başbakan Ahmet Mesut Yılmaz'ın Türk Ceza Kanununun 240 ıncı maddesi uyarınca yargılanmak üzere Yüce Divana sevkine ilişkin önergenin yapılan oylaması sonucunda kabul edilmediği ve Meclis soruşturması komisyonu raporunun benimsendiği;

4 üncü sırasında bulunan, 20 nci Yasama Döneminde Çanakkale Milletvekili Nevfel Şahin ve 56 arkadaşı tarafından verilen Karadeniz sahil yolunun devamı olan yolların ihalesinde usulsüzlük yaparak devleti zarara uğrattığı ve bu eyleminin Türk Ceza Kanununun 240 ıncı maddesine uyduğu iddiasıyla Bayındırlık ve İskân eski Bakanı Yaşar Topçu (9/19) (S.Sayısı: 507),

7 nci sırasında bulunan, 20 nci Yasama Döneminde Konya Milletvekili Veysel Candan ve 61 arkadaşı tarafından verilen Telsim ve Türkcell firmalarıyla imzalanan sözleşmelere ve 4046 numaralı Özelleştirme Kanunu hükümlerine aykırı davranmak suretiyle devleti gelir kaybına uğratarak görevlerini kötüye kullandıkları ve bu eylemlerinin Türk Ceza Kanununun 240 ıncı maddesine uyduğu iddiasıyla eski Başbakan Ahmet Mesut Yılmaz ve Ulaştırma eski Bakanı Necdet Menzir (9/42) (S.Sayısı:510),

Haklarında Meclis soruşturması açılmasına ilişkin önergeler ve Meclis soruşturması komisyonlarının Yüce Divana sevke gerek görüldüğüne dair raporlarının görüşmelerini müteakip, yapılan açık oylamalar sonucunda, Meclis soruşturması komisyonları raporlarının kabul edilmediği;

Açıklandı.

Fazilet Partisi Grup Başkanvekili İstanbul Milletvekili İsmail Kahraman, FP Grup önerisinin görüşmeleri sırasında, Milliyetçi Hareket Partisi Grup Başkanvekili Erzurum Milletvekili İsmail Köse'nin, konuşmasında, Partisine sataşması nedeniyle,

Ulaştırma Bakanı Enis Öksüz, (9/42) esas numaralı Meclis Soruşturması Komisyonu raporunun görüşmeleri sırasında, Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız'ın, konuşmasında, şahsına sataşması nedeniyle,

Birer konuşma yaptılar.

Alınan karar gereğince, 30 Haziran 2000 Cuma günü saat 14.00'te toplanmak üzere, 02.16'da birleşime son verildi.

Murat Sökmenoğlu

Başkanvekili

Hüseyin Çelik Vedat Çınaroğlu

Van Samsun

Kâtip Üye Kâtip Üye

II. – BU BİRLEŞİM TUTANAK ÖZETİ

123 ÜNCÜ BİRLEŞİM

30 . 6 . 2000 CUMA

TBMM Genel Kurulu saat 14.00'te toplanarak iki oturum yaptı.

Başkan, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 30 Haziran 1939 tarihli toplantısında Hatay’ın anavatan Türkiye’ye katılma kararını kabul edişinin 61 inci yıldönümü nedeniyle bir konuşma yaptı.

Samsun Milletvekili Vedat Çınaroğlu, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 21 inci Dönem İkinci Yasama Yılı çalışmalarının değerlendirilmesine,

İçel Milletvekili Edip Özgenç, 1 Temmuz 2000 tarihinde 74 üncü yıldönümü kutlanacak olan Denizcilik ve Kabotaj Bayramına ve denizciliğin önemine,

İstanbul Milletvekili Azmi Ateş, Avrupa Güvenlik ve Savunma İşbirliği Konseptiyle ilgili son gelişmelere,

İlişkin gündemdışı birer konuşma yaptılar.

İstanbul Milletvekili Ahmet Güzel’in (6/712),

Şanlıurfa Milletvekili Muzaffer Çakmaklı’nın (6/719),

Esas numaralı sözlü sorularını geri aldıklarına ilişkin önergeleri okundu; sözlü soruların geri verildiği bildirildi.

Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya ve 32 arkadaşının, Karadeniz’deki kirliliğin tüm boyutlarıyla araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/142) okundu; önergenin gündemdeki yerini alacağı ve öngörüşmelerinin, sırasında yapılacağı açıklandı.

Litvanya ve Letonya Parlamentoya Başkanlarının vaki davetlerine icabetle Litvanya ve Letonya’ya gidecek olan Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Yıldırım Akbulut başkanlığındaki Parlamento heyetinde yer alacak milletvekillerine ilişkin Başkanlık tezkeresi Genel Kurulun bilgisine sunuldu.

Türkiye ile Fas arasında parlamentolararası dostluk grubu kurulmasına ilişkin Başkanlık,

Türkiye Büyük Millet Meclisinin tatilde olduğu dönemde de komisyonun çalışmasına ilişkin İnsan Haklarını İnceleme Komisyonu Başkanlığı,

Tezkereleri kabul edildi.

İstanbul Milletvekili M. Murat Sökmenoğlu ve 32 arkadaşının, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi (10/139),

29 Haziran 2000 Perşembe günü, 22 Haziran 2000 tarihinde dağıtılan ve İçtüzüğün 112 inci maddesi gereğince 29 Haziran 2000 Perşembe günkü gündemde yer alacak olan 506, 507, 508, 509, 510 ve 511 sıra sayılı Meclis Soruşturması raporları ile gündemde bulunan ve 29.6.2000 Perşembe gününe kadar görüşmeleri tamamlanamadığı takdirde 501 ve 502 sıra sayılı Meclis Soruşturması raporlarının görüşmelerinin bitimine kadar çalışma süresinin uzatılmasına;

Gündemin “Genel Görüşme ve Meclis Araştırması Yapılmasına Dair Öngörüşmeler” kısmının 122 nci sırasında yer alan (10/139) esas numaralı trafik kazalarının önlenmesi konusundaki Meclis Araştırması Önergesinin görüşmelerinin 30.6.2000 Cuma günkü birleşimde, gündemin “Özel Gündemde Yer Alacak İşler” kısmında ve 6 ncı sırasında bulunan (10/14), 107 nci sırasında bulunan (10/126), 113 üncü sırasında bulunan (10/132) ve 114 üncü sırasında bulunan (10/133) esas numaralı Meclis Araştırması Önergesiyle birlikte yapılmasına; görüşmelerin tamamlanmasından sonra kanun tasarı ve tekliflerinin görüşülmesine ve gündemin 6 ncı sırasına kadar olan tasarı ve tekliflerin görüşmelerinin tamamlanmasına kadar çalışma süresinin uzatılmasına ilişkin, DSP, MHP ve ANAPGruplarının müşterek önerileri, yapılan görüşmelerden sonra, kabul edildi.

Gündemin “Meclis Soruşturması Raporları” kısmının :

1 inci sırasında bulunan, Devlet eski Bakanı Burhan Kara (9/29) (S. Sayısı : 501),

2 nci sırasında bulunan, eski Başbakan Tansu Çiller ve Maliye eski Bakanı İsmet Attila (9/27) (S. Sayısı : 502);

Haklarında Meclis soruşturması açılmasına ilişkin önergeler ve Meclis Soruşturması Komisyonları raporlarının görüşmeleri, ilgili komisyon yetkilileri Genel Kurulda hazır bulunmadıklarından, ertelendi.

Gündemin “Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler” kısmının :

1 inci sırasında bulunan, Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Teşkilât, Görev ve Yetkilerine İlişkin Konularla Kamu Personeli Arasındaki Ücret Dengesizliklerinin Giderilmesi ve Kamu Malî Yönetiminde Disiplin Sağlanması İçin Yapılacak Düzenlemeler Hakkında Yetki Kanunu Tasarısının (1/710) (S. Sayısı : 518) görüşmeleri tamamlanarak, yapılan açık oylamasından sonra, kabul edildiği ve kanunlaştığı açıklandı;

2 nci sırasında bulunan, Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Yurt Dışı Teşkilâtı Hakkında 189 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye İlişkin Tasarının (1/53) (S. Sayısı :433) görüşmeleri, ilgili komisyon yetkilileri Genel Kurulda hazır bulunmadıklarından, ertelendi;

Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısının (1/650, 1/679) (S. Sayısı :517) tümü üzerindeki görüşmeler tamamlandı; maddelerine geçilmesi için yapılan oylamalarda karar yetersayısı bulunmadığı anlaşıldığından,

Kanun Tasarıları ile

6 ncı sırasında bulunan, 298 Sayılı Seçimlerin Temel Hükümleri ve Seçmen Kütükleri Hakkında Kanunun 47 nci Maddesine Bir Fıkra Eklenmesi Hakkında Kanun Teklifi (2/527) (S. Sayısı : 494),

Komisyon yetkilileri Genel Kurulda hazır bulunmadıklarından, ertelendiler;

3 üncü sırasında bulunan, Sınır Aşan Suçları Önleme ve Mücadele Etmeye İlişkin İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair (1/636) (S. Sayısı : 387),

4 üncü sırasında bulanan, MEDAProgramı ve Avrupa Yatırım Bankasının Akdeniz Ülkelerindeki Diğer Malî Anlaşmaları Çerçevesinde Malî ve Teknik İşbirliğinin Uygulanmasına İlişkin Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair (1/652) (S. Sayısı : 414),

7 nci sırasında bulunan, Türkiye’de İrtibat Ofisinin Kurulmasına İlişkin Dünya Sağlık Örgütü, Avrupa Bölge Ofisi ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yapılan Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında (1/520) (S. Sayısı : 180),

Kanun Tasarılarının, görüşmelerini müteakip yapılan açık oylamalar sonucunda, kabul edildikleri ve kanunlaştıkları açıklandı.

Anayasa ve İçtüzük gereği, 1 Ekim 2000 Pazar günü saat 15.00’te toplanmak üzere, birleşime 19.15’te son verildi.

Murat Sökmenoğlu

Başkanvekili

Cahit Savaş Yazıcı Hüseyin Çelik

İstanbul Van

Kâtip Üye Kâtip Üye

Vedat Çınaroğlu

Samsun

Kâtip Üye

No. :167

III. – GELEN KÂĞITLAR

30 . 6 . 2000 CUMA

Kanun Hükmünde Kararnameler

1. – Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kanun ile Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (1/715) (Bayındırlık İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi : 28.6.2000)

2. – Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (1/716) (Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 28.6.2000)

3. – 584 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 593 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (1/717) (İçişleri ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 28.6.2000)

Tasarılar

1. – Hazineye Ait Tarım Arazilerinin Satışı Hakkında Kanun, 3 Mart 1340 (1924) Tarihli ve 431 Sayılı Kanunla Hazineye Kalan Taşınmaz Mallardan Bazılarının Zilyedlerine Devri Hakkında Kanun ile Mülga 2613 ve 766 Sayılı Kanunlarla Hazine Adına Tescil Edilen Miktar Fazlalıklarının İlgililerine Devrine Dair Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı (1/718) (Adalet ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 28.6.2000)

2. – Hisselerinin Mülkiyeti 21.12.1999 Tarihli ve 99/13765 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonuna Devredilen Bankalarla İlgili Yapılacak Bazı İşlemler Hakkında Kanun Tasarısı (1/719) (Plan ve Bütçe Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

Teklifler

1. – İçel Milletvekili Edip Özgenç’in; Denizcilik Bakanlığının Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun Teklifi (2/572) (Anayasa ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 27.6.2000)

2. – Kahramanmaraş Milletvekili Mustafa Kamalak’ın; Siyasî Partiler Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi (2/573) (Anayasa Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi : 28.6.2000)

3. – Muğla Milletvekili Nazif Topaloğlu’nun; Kömürle Elektrik Üreten Termik Santral Bulunan İlçelerimizde ve Termik Santral Çevresinde Zarar Gören Bölgelerimizde Elektrik Tüketiminin % 50 İndirimli Kullandırılması Hakkında Kanun Teklifi (2/574) (Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabiî Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji ve Çevre ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

4. – İstanbul Milletvekili Masum Türker ve 11 Arkadaşının; Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Hakkında Kanun ile 78 ve 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi (2/575) (Millî Eğitim Kültür, Gençlik ve Spor ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

Tezkereler

1. – Manisa Milletvekili Bülent Arınç’ın Yasama Dokunulmazlığının Kaldırılması Hakkında Başbakanlık Tezkeresi (3/614) (Anayasa ve Adalet Komisyonları Üyelerinden Kurulu Karma Komisyona) (Başkanlığa geliş tarihi : 23.6.2000)

2. – Antalya Milletvekili Kemal Çelik’in Yasama Dokunulmazlığının Kaldırılması Hakkında Başbakanlık Tezkeresi (3/615) (Anayasa ve Adalet Komisyonları Üyelerinden Kurulu Karma Komisyona) (Başkanlığa geliş tarihi : 23.6.2000)

3. – Ramazan Koban Hakkındaki Ölüm Cezasının Yerine Getirilmesine Dair Başbakanlık Tezkeresi (3/616) (Adalet Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi : 23.6.2000)

4. – Levent Maksutlar Hakkındaki Ölüm Cezasının Yerine Getirilmesine Dair Başbakanlık Tezkeresi (3/617) (Adalet Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi : 23.6.2000)

5. – Eskişehir Milletvekili Necati Albay’ın Yasama Dokunulmazlığının Kaldırılması Hakkında Başbakanlık Tezkeresi (3/618) (Anayasa ve Adalet Komisyonları Üyelerinden Kurulu Karma Komisyona) (Başkanlığa geliş tarihi : 23.6.2000)

6. – Antalya Milletvekili Cengiz Aydoğan’ın Yasama Dokunulmazlığının Kaldırılması Hakkında Başbakanlık Tezkeresi (3/619) (Anayasa ve Adalet Komisyonları Üyelerinden Kurulu Karma Komisyona) (Başkanlığa geliş tarihi : 23.6.2000)

Sözlü Soru Önergeleri

1. – Bursa Milletvekili Ahmet Sünnetçioğlu’nun, organize sanayi bölgelerindeki vergilendirmeye ilişkin Sanayi ve Ticaret Bakanından sözlü soru önergesi (6/769) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

2. – Bursa Milletvekili Ahmet Sünnetçioğlu’nun, organize sanayi bölgelerinde uygulanan teşviklere ilişkin Sanayi ve Ticaret Bakanından sözlü soru önergesi (6/770) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

3. – Bursa Milletvekili Ahmet Sünnetçioğlu’nun, organize sanayi bölgelerinde uygulanan vergi indirimleri ve yürürlük tarihine ilişkin Sanayi ve Ticaret Bakanından sözlü soru önergesi (6/771) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

4. – Bursa Milletvekili Ahmet Sünnetçioğlu’nun, Bursa doğalgaz kombine çevrim santrali ve nakil hattının bulunduğu tesislerin kamulaştırma bedeline ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanı ve Başbakan Yardımcısından sözlü soru önergesi (6/772) (Bakanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

5. – Bursa Milletvekili Ahmet Sünnetçioğlu’nun, enerji hatlarının periyodik bakımına ve Bursa –Orhaneli orman yangınlarının bakımlarla ilişkisi olup olmadığına ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanı ve Başbakan Yardımcısından sözlü soru önergesi (6/773) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

6. – Kahramanmaraş Milletvekili Avni Doğan’ın, Talim ve Terbiye Kurulu’nun kabul ettiği yabancı dil öğretim programı kararına ilişkin Millî Eğitim Bakanından sözlü soru önergesi (6/774) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

Yazılı Soru Önergeleri

1. – Antalya Milletvekili Mehmet Zeki Okudan’ın, Marmara depreminden sonra turizm firmalarının borçlarının ertelenip ertelenmeyeceğine ilişkin Maliye Bakanından yazılı soru önergesi (7/2305) (Başkanlığa geliş tarihi : 29.6.2000)

2. – Bayburt Milletvekili Suat Pamukçu’nun Talim ve Terbiye Kurulunun yabancı dil eğitimini düzenleyen 32 sayılı kararına ilişkin Millî Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/2306) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

3. – Kırıkkale Milletvekili Kemal Albayrak’ın, Talim ve Terbiye Kurulunun yabancı dil eğitimini düzenleyen 32 sayılı kararına ilişkin Millî Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/2307) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

4. – Kahramanmaraş Milletvekili Avni Doğan’ın, Talim ve Terbiye Kurulunun yabancı dil eğitimini düzenleyen 32 sayılı kararına ilişkin Millî Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/2308) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

5. – İstanbul Milletvekili İsmail Aydınlı’nın, Manisa’da gençlere işkence davası sanıklarından bir komiser hakkındaki iddialara ilişkin İçişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/2309) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

6. – Balıkesir Milletvekili İlhan Aytekin’in, Adana Cumhuriyet Savcısı ve düzenlediği bir iddianameye ilişkin Adalet Bakanından yazılı soru önergesi (7/2310) (Başkanlığa geliş tarihi : 30.6.2000)

Meclis Araştırma Önergesi

1. – Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya ve 32 arkadaşının, Karadeniz’deki kirliliğin tüm boyutlarıyla araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/142) (Başkanlığa geliş tarihi : 29.6.2000)

Geri Alınan Yazılı Soru Önergesi

1. – Amasya Milletvekili Akif Gülle, DMS’yi kazanamayan adayların atamalarının yapıldığı iddiasına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesini 30.6.2000 tarihinde geri almıştır (7/2283)

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati : 14.00

30 Haziran 2000 Cuma

BAŞKAN : Başkanvekili Murat SÖKMENOĞLU

KÂTİP ÜYELER : Cahit Savaş YAZICI (İstanbul), Hüseyin ÇELİK (Van)

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 123 üncü Birleşimini açıyorum.

Toplantı yetersayısı vardır; görüşmelere başlıyoruz.

Gündemdışı söz vereceğim; ancak, çok özel ricam olacak : Bugün arzı veda günü; bizim, Başkanlık Divanı üyeleri olarak işimiz bitiyor. Onun için, ben dahil, herkesin, bu süreyi minimize olarak kullanmasını rica ediyorum.

Gündemdışı konuşmaya geçmeden evvel, bugün çok önemli bir gün, onun zabıtlara geçmesini istiyorum.

IV. – BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1. – TBMM Başkanvekili Murat Sökmenoğlu’nun, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 30 Haziran 1939 tarihli toplantısında, Hatay’ın, Anavatan Türkiye’ye katılma kararını kabul edişinin 61 inci yıldönümü nedeniyle konuşması

BAŞKAN – Eşsiz Atatürk'ün büyük çabaları ve tartışılmaz üstün dışpolitikadaki dehasıyla, bundan 61 yıl önce bugün, Türkiye Büyük Millet Meclisi, 30 Haziran 1939'daki toplantısında, Hatay'ın, anavatana, Türkiye'ye katılma kararını müzakere ederek kabul etmiştir.

Sayın milletvekilleri, Hatay'ın Türkiye'ye katılması hakkında "Türkiye ile Suriye Arasında Arazi Meselesinin Katı Surette Hallini Mutazammın Anlaşması" 23 Haziran 1939 tarihinde, Türkiye ile Suriye'nin mandateri olarak hareket eden Fransa arasında imzalanmıştır. Böylece, Hatay meselesi, bu anlaşmayla kesin bir çözüme bağlanmış ve ilk adımını atmış oluyordu.

Anlaşmaya göre, Hatay ile Türkiye arasındaki sınır kaldırılacak, Hatay vatandaşları, Türk vatandaşlığı kazanacaktı. Hatay Devletinin Türk yöneticileri, Hatay Büyük Millet Meclisi üyeleriyle tarihî bir toplantı yaparak, tarihî Hatay Devletinin anavatana bağlanması için harekete geçtiler. 29 Haziran 1939'da olağanüstü toplanan Hatay Meclisi, oybirliğiyle, anavatana iltihak kararı; yani, katılma kararı almıştır.

Kuvayı Milliye ruhuyla bezenmiş Türkiye Büyük Millet Meclisi de, 30 Haziran 1939'da, bugünkü gibi bir gündeki toplantısında, Hatay'ın Türkiye'ye katılmasını kabul ederek, bu millî meselede de tarihî görevini yerine getirmiştir.

Sayın milletvekilleri, Atatürk'ün milletine son armağanı olan Hatay'la ilgili hassasiyetini ortaya koyması bugün de bizim düsturu halasımız olmalıdır.

Gazi "Hatay benim şahsî meselemdir, keyfiyeti Fransız büyükelçisine de bidayette açıkça ifade ettim. Dünyanın bu durumunda böyle bir meselenin Türkiye ile Fransa arasında silahlı bir ihtilafa müncer olması katiyen varit değildir; fakat, ben hesaba kattım ve kararımı vermiş bulunuyorum. Şayet, ufukta bu yolda binde bir ihtimal belirse, Türkiye Cumhuriyeti Reisliğinden ve hatta Büyük Millet Meclisi azalığından çekileceğim ve fert olarak bana iltihak edecek birkaç arkadaşla Hatay'a gideceğim, oradakilerle elele verip mücadeleye devam edeceğim" diyerek meselenin hassasiyetini ortaya koymuştur.

Muhterem üyeler, başta, eşsiz Atatürk olmak üzere, müsellah mücadelede gerektiğinde tüfekle çarpışan, zulme ve esarete karşı ayaklanmaları yönetmekte yaradılıştan çok usta olan, her durumu kavrayabilen, tuttuğu yolda en üstün basamağa rahatlıkla ulaşabilen, güneyin kahraman ve cengâver evlatları olan Hatay şehitlerini rahmet, gazilerini de minnet ve şükranla anıyor, saygılarımı sunuyorum efendim. (Alkışlar)

Teşekkür ediyorum.

Gündeme geçmeden evvel, ilk gündemdışı söz, 21 inci Dönem İkinci Yasama Yılının değerlendirilmesi hakkında söz isteyen, Samsun Milletvekili Vedat Çınaroğlu'na aittir.

Buyurun Sayın Çınaroğlu. (MHP sıralarından alkışlar)

B) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1. – Samsun Milletvekili Vedat Çınaroğlu’nun, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 21 inci Dönem ikinci yasama yılı çalışmalarının değerlendirilmesine ilişkin gündemdışı konuşması

VEDAT ÇINAROĞLU (Samsun) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 21 inci Dönem İkinci Yasama Yılının bu son gününde, İkinci Yasama Yılının bir değerlendirmesini yapmak üzere söz aldım; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Anayasamızın 93, İçtüzüğümüzün 5 inci maddesi gereğince ikinci yasama yılının son birleşimini gerçekleştiriyoruz.

İçinde bulunduğumuz hafta süresince, Genel Kurulda konuşma yapan kıymetli milletvekillerinin belirttiği gibi, 3 ay süreyle necip milletimizin mensupları ve bölge insanlarımızla dertleşme imkânı da bulmuş olacağız. Her ne kadar, bazı değerli milletvekilleri ve gruplar, tatil yerine çalışmayı teklif etmişlerse de, aynı milletvekillerinin ve grupların, Birinci yasama yılı sonunda, tatil yerine, çalışma süresinin uzatılmasına itiraz ederek, bir anlamda, çelişkilerini ifade etmişlerdir.

Sayın milletvekilleri, 1 Ekim 1999 tarihinden bugüne kadar geçen 9 aylık süreyi kapsayan ikinci yasama yılında, Yüce Meclis, birçok çevrenin de belirttiği gibi, takdir edilebilecek bir performans sergilemiştir.

Bazı rakamlarla özetlemek gerekirse; 9 aylık bu sürede 122 birleşim ve 332 oturum gerçekleştirilerek, 700 saatin üzerinde çalışılmıştır. Yine, bu sürede, 133 adet hükümet tasarısı, 8 adet milletvekili teklifi, 2 adet kanun hükmünde kararname kanunlaşmıştır.

Kanunların içindeki milletlerarası anlaşmaların sayısı fazla diye eleştiri yapanların, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin bir dünya devleti olması gerektiği yolundaki özlem ve duygularını bir an için gözardı ettikleri kanaatindeyim.

Yüce Meclisin kabul etmiş olduğu kanunlardan birkaç örnek vermek gerekirse; Türk Akreditasyon Kurumunun Kuruluşu ve Görevleri, Gümrüklerin Düzenlenmesi, Türkmenistan Doğalgaz Boru Hattı Projesiyle ilgili anlaşma, Uluslararası Telekomünikasyon Birliğiyle ilgili protokolün onayı, Patent sözleşmesi, organize sanayi bölgeleri, Tarım Satış Kooperatif ve Birlikleri; Sağlık Bakanlığı, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü personel ihtiyacının giderilmesi, öğrenci affı, Bakü-Ceyhan petrol boru hattıyla ilgili protokolün onaylanması, Avrupa Birliği Genel Sekreterliği kurulması hakkındaki kanunları sayabiliriz.

Sadece sıraladığım bu kanunlar bile, 21 inci Dönem İkinci Yasama Yılının, milletimizin ihtiyaçları açısından verimli olduğunun bir göstergesidir.

Ayrıca, demokrasi tarihimizin geçmiş dönemlerinde, demokrasimizin kesintiye uğramasına vesile olan Cumhurbaşkanlığı seçimlerine karşın, Onuncu Cumhurbaşkanlığı seçimi, bu yasama yılında herhangi bir siyasî krize neden olmadan gerçekleştirilebilmiştir.

Yine, uzun yıllardan sonra millî, ilmî ve stratejik bir perspektif sunan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Genel Kurulun çoğunluğunun katılımıyla onaylanmıştır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; kabul edilmiş bu kanunlar yeterli midir; elbette değildir, bundan sonra da yeterli olmayacaktır. İnşallah, üçüncü yasama yılında, yine, iktidar-muhalefet ayırımı düşünmeksizin, Yüce Milletimizin ekseriyeti tarafından beklenen; kamu çalışanlarının sendikalaşmasının, mahallî idarelerle ilgili düzenlemelerin, çalışanlar arasındaki ücret dengesizliğini giderecek tedbirlerin, tarım ve hayvancılıkla ilgili radikal düzenlemelerin, adalet teşkilatımızın daha hızlı ve etkin işlemesini sağlayacak tedbirlerin, organize sanayi bölgeleri ve sanayi sitelerinin bilgi ve teknolojinin fonksiyonel kullanımıyla gelişmesini sağlayacak teknopark projelerinin önünü açacak yasaların ve daha birçok yasanın burada gerçekleştirilmesini hep birlikte temin etmeye çalışacağız.

Yine, milletimizin beklediği sanayi ve sanayi ötesi toplum olmamıza katkıda bulunacak anasanayi-yansanayi ilişkilerini düzenleyecek çalışmaların, üçüncü sektör olarak kabul edilen sivil toplum kuruluşlarıyla ve kanaatimce Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği öncelikli kanunî yapılanmanın, milletimizin istisnasız her ferdini sağlık güvencesine alacak sağlık sandığı ve benzeri yaklaşımların ve belki de en önemlisi, üniter devlet yapımızı bozmadan, millî ve çağa uygun demokratik bir anayasanın gerçekleştirileceğini ümit ediyorum.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 21 inci Dönem İkinci Yasama Yılı çalışmalarına katkıda bulunan değerli milletvekillerine, 57 nci cumhuriyet hükümetine, basın-yayın mensuplarına, ilgili büroktratlara ve hizmetlilere kadar, bütün çalışanlara şükranlarımı sunuyor, Yüksek Heyetinizi, tekrar, saygıyla selamlıyorum. (MHP ve DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Çınaroğlu.

Gündemdışı ikinci söz, Türk Kabotaj Bayramı hakkında söz isteyen İçel Milletvekili Edip Özgenç'e aittir; buyurun Sayın Özgenç.(DSP sıralarından alkışlar)

2. – İçel Milletvekili Edip Özgenç’in, 1 Temmuz 2000 tarihinde 74 üncü yıldönümü kutlanacak olan Denizcilik ve Kabotaj Bayramına ve denizciliğin önemine ilişkin gündemdışı konuşması

EDİP ÖZGENÇ (İçel) – Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; malumunuz, yarın 1 Temmuz 2000; Türk kabotaj sisteminin ülkemizde kabul edilmesinin 74 üncü yıldönümünü kutlayacağımız bir bayramımız. Bu vesileyle, bu konuyla ilgili duygularımı size arz edebilmek için söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisinizi en derin sevgi ve saygılarımla selamlıyorum.

Saygıdeğer milletvekilleri, bugün, bu Kabotaj Bayramıyla, Kabotaj Kanunuyla ilgili olarak duygularımızın arz edilmesi ve yine, Meclisimizin gündeminde bulunan Türkiye'deki mevcut trafik kazalarının bir Meclis araştırmasıyla düzenlenmesine ilişkin bir Meclis önergesinin verilmesine tesadüf etmesi, oldukça önem arz ediyor. Gerçekten, Türkiye'nin 8313 kilometrelik mevcut kıyı uzunluğu, Türkiye'de mevcut kara taşımacılığındaki yoğunluğun denizyoluyla giderilmesi şeklinde tezahür eden birtakım düşüncelerin, bir an evvel uygulanması ve böylece, karayollarında tezahür eden trafik kazalarının bir nebze olsun azaltılabilmesine ilişkin bir sonuç yaratabileceği açısından da önem arz ediyor.

Kabotaj Kanunu, kıyılarımız da, nehir ve göllerimizde her türlü deniz ticareti, nakliye ve liman hizmetlerini yapma hakkını Türk Bayrağı taşıyan gemilere ve Türk vatandaşlarına tanımış olması, ülkemizin egemenliğinin sağlanması açısından oldukça önem arz ediyor.

Kabotaj hakkı, ülkemiz deniz sektörünün gelişiminde bir lokomotif görevi üstlenmiş, bu yasanın getirdiği güvencelerle sektöre bir canlılık ve dinamizm gelmiş, ulusal filonun kapasitesi çok hızlı bir biçimde artmış, denizcilik sektörünün gemi inşa, yatçılık, brokerlik, sigortacılık gibi her alanda ulusal kamu ve özel kuruluşların ortaya çıkarak ulusal ekonomiye önemli katkılarda bulunması sağlanmıştır. Ülkenin denizcilik alanında sağladığı döviz girdileri hızla artmış, teknoloji transferi ve bilgi birikimi sağlanmış, ülke korumasında Türk donanmasının gücüne önemli katkılar sağlamış, ülke bayrağının dünya denizlerinde dolaştırılarak, dünya deniz ticaretinden pay alması gerçekleşmiştir.

Bütün bu gerçeklerden hareketle, kabotajın, Türk denizciliğinin gelişmesinde ve varlığını sürdürmesinde hayatî bir önemi haiz olduğu açıkça görülmektedir.

Türkiye açısından kabotajın bir diğer anlamı ve önemi vardır ki, bu da, kabotajın, Türkiye Cumhuriyetinin bağımsızlık ve hükümranlık hakkının temel bir göstergesi olmasıdır.

Saygıdeğer milletvekilleri, uygarlık tarihine bir göz attığımızda, en güçlü medeniyetlerin su kenarlarında kurulduğunu, suya ve denizlere hâkim olan kültürlerin ekonomik yönden çok büyük güç kazandıklarını görüyoruz. Gelişen teknolojilere bağlı olarak, denizlerdeki ekonomik potansiyele daha kolay ulaşılır hale gelinmesi, ülkeleri denizlerdeki ekonomik çıkarlarını daha çok korumaya ve artırmaya yöneltmiştir. Dünyamızda, bugün, küreselleşen sürecin getirdiği yoğun rekabet ortamında ülke ekonomileri için lokomotif görevi yapan temel sektörlerden biri olan denizcilik sektörü, sağladığı girdiler açısından büyük önem arz etmiştir.

Ülkemiz, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarını birleştiren ve uluslararası deniz ulaşım yollarının üzerinde olan, 8 333 kilometrelik sahil şeridiyle, ekonomik ve stratejik bir konumda yer almıştır. Bu konumu değerlendirilerek, deniz ticaret filomuz ve gemi inşa sanayimizin geliştirilmesi ve güçlendirilmesi, böylece, ulusal ve uluslararası taşımacılıktan alınan payımızın artırılması sağlanmaktadır.

Ayrıca, limanlarımızın kapasite, teknoloji ve verimlilik yönlerinin geliştirilmesiyle, sektörün ihtiyaç duyduğu bütün hizmetleri, sürekli ve en emin şekilde verebilmesi, denizlerimizde seyir, can ve mal güvenliğinin sağlanması, deniz kirliliğinin önlenmesiyle, deniz eko sistemimizin korunması, deniz ve yat turizminin geliştirilmesi, modern anlamda açıkdeniz balıkçı filolarının tesisi, deniz dibindeki maden ve petrol yataklarının işletilebilmesi ve eğitime önem verilmesiyle, denizlerdeki hak ve menfaatlarımızın korunması açısından çok büyük önem arz etmektedir.

Ülke ekonomimizin temel kaynaklarından biri olan bu sektörün, halen içinde bulunduğu yetersiz yapılanmadan kaynaklanan karmaşadan kurtularak, gayri safî millî hâsıla içindeki payının 2-3 misline çıkarılması ve ülkemizin gelişmesine gereken katkıyı sağlamasının, dünyadaki gelişmeleri, zamanında, yeterince takip eden ve uluslararası ilişkilerde söz sahibi, deniz alaka ve menfaatlarımızı her yönüyle gözetebilen, vereceği hizmetlere yeterli kaynak üreten, ihtisaslaşmış kalifiye personelle donatılmış bir denizcilik bakanlığının kurulabilmesiyle mümkün olabileceği açıkça görülmüştür.

Uluslararası ilgi ve çıkarların yoğun bir rekabete neden olduğu ve ülkemiz ekonomisinin ana arterlerinden biri olan denizcilik, çok sayıda kurum ve kuruluşun yetki alanında, yaygın bir mevzuat çeşitliliği içinde idare edilmekte, denizcilikle ilgili konular, Türkiye'de, dokuz bakanlık ve genel müdürlük tarafından çözümlenmeye çalışılıyor. Bu otorite karmaşası, ülkemizin dünya konjonktüründe hak ettiği yere gelmesini engellemektedir. Sektörün ülke ekonomisine katkısı sınırlı kaldığı gibi, bu yanlış yapılanma, denizlerdeki alaka ve menfaatlarımızı dahi tehdit eder boyutlara ulaşmaktadır. Bütün bu nedenler, ekonomik katkısının yanı sıra, ulusal güvenliğimiz açısından da hayatî bir öneme sahip olan denizciliğimizin, etkin bir koordinasyon ve denetimini sağlayacak yeni bir yapılanmaya; yani, denizcilik bakanlığına acil ihtiyaç olduğunu açıkça göstermektedir. Bu konuyla ilgili olarak, devletimizin ve hükümetimizin oldukça büyük bir hazırlık içerisinde olduğunu ve bir denizcilik bakanlığı kurulması yolundaki çalışmalarının mevcut olduğunu biliyorum. Bunun bir an evvel sonuçlandırılması, ülkemiz için oldukça büyük menfaatlar sağlayacaktır.

Sevgili arkadaşlarım, şüphesiz, bu konu, oldukça geniş ve oldukça uzun bir zamanda müzakere edilecek bir konu olduğu için, sözlerimi çok fazla uzatmak istemiyorum; ama, denizciliğin, özellikle 8 333 kilometre uzunluğunda deniz sahili olan ülkemizdeki mevcut öneminin dünya ülkeleriyle kıyaslandığında oldukça geri kaldığı, maalesef, bir gerçek. Bu gerçekten hareketle, denizciliğin düzenlenmesini ve yeniden yapılanmasını sağlamak açısından sizlere bu konuşmayı arz etmiş bulunuyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Özgenç, süreyi biraz (!) aştık, 8 dakika oldu...

EDİP ÖZGENÇ (Devamla) – Tamamlıyorum efendim.

Bu vesileyle, Denizcilik ve Kabotaj Bayramının, sizlere, Türk halkımıza ve kuşkusuz, şu anda dünyanın hangi denizinde, hangi limanında ve denizcilik kuruluşunda görev yapmakta olan tüm denizci dostlarımıza kutlu olmasını diliyor ve Yüce Meclisimizi en derin sevgi ve saygılarımla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan, bir cümle ilave edebilir miyim?

BAŞKAN – Buyurun efendim.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Değerli kardeşimizin tespitlerine aynen katılmakla birlikte, her 1 Temmuzda, Kabotaj Bayramının, yalnız, bayram olarak kutlanmasının fazla bir öneminin kalmadığını belirtmek istiyorum.

Bakınız, üç dört yıldan beri -Mersin Limanı için söylüyorum, bütün limanlarımız için söylüyorum- bir özelleştirme söz konusu olduğu halde, bu işlemler tamamlanmamıştır; yani, Türk Bayrağının kendi limanlarımızda rahatlıkla dalgalanmasını arzu ediyorsak, şu özelleştirme işine de bir an evvel el atıp ve bunu gerçek sahiplerine vererek, Kabatoj Bayramını daha mutlu yıllar içinde kutlamayı talep ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ben de aynı kanaatteyim efendim.

Teşekkür ederim.

Gündemdışı üçüncü söz, Avrupa Güvenlik ve Savunma İşirliği Konseptiyle ilgili olarak söz isteyen İstanbul Milletvekili Sayın Azmi Ateş'e aittir.

Buyurun Sayın Ateş. (FP sıralarından alkışlar)

3. – İstanbul Milletvekili Azmi Ateş’in, Avrupa Güvenlik ve Savunma İşbirliği Konseptiyle ilgili son gelişmelere ilişkin gündemdışı konuşması

AZMİ ATEŞ (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemizi çok yakından ilgilendiren, Avrupa güvenlik ve savunma kimliğiyle ilgili olarak son gelişmeleri değerlendirmek üzere, gündemdışı söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Hükümet, kendi içinde kısır çekişmelerle, zaman, imkân ve fırsatları kaybededursun, dış politikada Türkiye'nin hayatî çıkarlarıyla ilgili çok önemli olumsuz gelişmeler yaşanmaktadır. Bu olayların başında, Avrupa Birliğinin, Batı Avrupa Birliğinin yerine ikame etmekte olduğu, Avrupa güvenlik ve savunma kimliği gelmektedir.

Bu meyanda, Avrupa güvenlik ve savunma kimliğinin oluşma sürecine göz atacak olursak, başlangıcının Haziran 1992'de Bonn'da yapılan bir toplantıya dayandığını görürüz. Bu toplantıda, BAB Dışişleri ve Savunma bakanları bir araya gelerek, örgütün, barışı korumaya ilişkin operasyonlarda rol oynamasını sağlamak için, bir dizi karar aldı. Bu aldığı kararları da “Petersberg Deklarasyonu” başlığıyla yayınladı; daha sonra, bu kararlar, Petersberg görevleri olarak anılmaya başlandı.

Sayın milletvekilleri, Türkiye ise, Mart 1948 tarihinde kurulan BAB'ın ortak üyeler statüsünde yer almakta ve Genel Kurul toplantılarına katılabilmektedir; oysa, Avrupa Birliği, oysa, Avrupa Birliği, Türkiye'ye, Avrupa güvenlik savunma kimliğinin karar mekanizmalarında yer vermemekte, sadece, alınan kararlara katılmasını öngörmektedir. Bu durumda, Türkiye, kazanılmış haklarını, mevzilerini birer birer kaybetmektedir. Avrupa Birliği, Aralık 1999'da yapılan Helsinki Zirvesinde, bir taraftan, Türkiye'yi aday ülke olarak kabul ederken, diğer taraftan da, bu zirvede konumunu perçinlediği Avrupa güvenlik savunma kimliğinin dışında tutmaktadır.

Bu durum, 19 Haziran 2000'de Feira'da yapılan zirvede tekrar teyit edilmiştir. Şimdi, Avrupa güvenlik ve savunma kimliği, gerekli gördüğünde NATO imkânlarını kullanacak; ama, Avrupa ülkeleri arasında NATO'da en büyük askerî güce sahip olan Türkiye'yi, sadece, danışma konumunda tutacak. Avrupa Birliği, bu oluşumu, neden BAB bünyesinde yapmak istememektedir? Bu durumun, Türkiye'nin güvenliği, potansiyeli, jeostratejik ve jeopolitik konumu açısından kabul edilebilir yanı var mıdır?

Şimdi, Sayın Dışişleri Bakanına soruyorum, gerçi burada yok; ama, yine de soruyorum: Türkiye'nin, aday ülkeleri arasına alınırken, böyle bir muamele görmesini nasıl değerlendiriyorsunuz? Avrupa Birliğine giden yolda, bu, bir çelişki değil midir? Bunun, başarı kabul edilecek yanı var mıdır?

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; NATO'nun tespit etmiş olduğu 16 kriz bölgesinin, başta, Bosna, Kosova, Kafkaslar ve Ortadoğu olmak üzere, 13'ü, Türkiye'nin menfaatlarıyla çok yakından ilgilidir. AB, böyle bir oluşumla, az önce bahsettiğimiz gerekçelerle, NATO imkânlarını kullanarak veya kullanmadan, Türkiye'yi yakından ilgilendiren bu bölgelere müdahale etmek istediğinde, ne olacak? Böyle bir durumuda, Türkiye, belirleyici değil, belirlenen konumda kalmayacak mı?

Şimdi, sayın hükümete soruyorum: Avrupa Birliğine girmek isteyen Türkiye'nin, Avrupa güvenlik savunma kimliğinin karar mekanizmalarında yer alabilmek için, NATO'daki veto hakkını çözüm olarak kullanmayı düşünüyor musunuz ya da bu hakkı ne kadar süreyle ve kaç defaya mahsus kullanabileceksiniz? Bu durumda, tek başına veto hakkının kullanılmasının kalıcı bir çözüm olacağına inanıyor musunuz? Bu hal, davulun Türkiye'nin boynunda, tokmağınsa AB'nin elinde olduğu anlamına gelmez mi?

Sayın milletvekilleri, Avrupa güvenlik savunma kimliği, ortak savunma politikasının uzantısı gereği, AB içinde bir birim olarak kurulmaktadır. AB, AGSK bünyesinde 2003 yılına kadar 50-60 kişilik bir orduyu planlamaktadır. Bunun bir adım ilerisi, Avrupa ordusunun oluşumuna doğru gitmektedir. Bu düşüncenin, Avrupa tarihinde asırlar öncesine dayanan ve her zaman canlı tutulan bir geçmişi bulunmaktadır. Türkiye'nin bu konudaki hassasiyeti ise AB nezdinde pek önemsenmemektedir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; görünen o ki, Avrupa, ortak bir geleceğe yatırım yapmaktadır. Bu planda Türkiye'ye yer olmadığı intibaı verilmektedir ve de böylesine hayatî bir konunun, bırakın Türkiye'nin, Türkiye Büyük Milet Meclisinin bile gündemine getirilmemiş olması, bizi ziyadesiyle üzmektedir. Dışpolitikada, başta, Avrupa güvenlik savunma kimliğinin oluşumu ve Türkiye'nin konumu olmak üzere, sayısız olumsuzluklar yaşanırken, Türk Milletinin yegâne karar mekanizması olan Türkiye Büyük Milet Meclisi, Sayın Dışişleri Bakanı tarafından, her zaman olduğu gibi, bu defa da bilgilendirilmemektedir.

Burada, Başkanvekili Sayın Sökmenoğlu'nun, Dışişleri Bakanına, konuyla ilgili olarak sorduğu sorulara tatminkâr bir cevap alıp almadığını da merak ediyorum.

Ayrıca, Washington'da yapılan NATO Zirvesi ile Brüksel ve Floransa'da yapılan Bakanlar Konseyindeki temasların, bugünkü durumun değiştirilmesine katkı sağlamadığı görülmektedir.

Sayın Ecevit bile, Türkiye'ye reva görülen bu davranışı akıldışı olarak nitelemektedir. Bu olayların böyle gelişeceği başından beri bilinmesine rağmen, neden gerekli tedbirleri almadınız? Sayın Başbakan, size, iktidarın şikayet mercii değil, problemleri çözme yeri olduğunu tekrar hatırlatmak istiyorum.

Sayın milletvekilleri, başta güvenlik sorunu olmak üzere, ülkemizin yarınlarına ipotek koyma anlamına gelen bu olumsuz gelişmelerin, hiçbir mazerete sığınmadan, ne pahasına olursa olsun halledilmesi gerekmektedir. Bu meyanda, ülkemiz yararına atacağınız her adımda, dün olduğu gibi, bugün de yanınızda olduğumuzu ifade etmek isterim.

Sayın milletvekilleri, Türkiye'nin küresel güç olmasının yolu, öncelikle, bölgesel güç olmaktan geçmektedir. Bunun için, Türkiye jeostratejik, jeopolitik, tarihî ve kültürel değerlerinin kendisine sağladığı avantajları, bugünkünden çok daha dinamik bir şekilde kullanmalıdır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Ateş, lütfen toparlar mısınız efendim.

AZMİ ATEŞ (Devamla) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Başta komşuları ve Ortaasya cumhuriyetleri olmak üzere, bütün ülkelerle münasebetlerini çok yönlü olarak geliştirmelidir. Bölgesinde güçlü olan, inisiyatif kullanan, belirleyici konumda olan bir Türkiye'nin, AB nezdinde çok daha avantajlı bir durumda olacağı muhakkaktır.

Böylece, ekonomik sınırların kalktığı, mal mübadelesinin, yerini, sınır tanımaz bilgi mübadelesine bıraktığı, bir köy kadar küçülen dünyamızda, rekabeti esas alan bölgesel merkezli dinamik bir dış politikayla dünyaya açılmanın önündeki engeller kalkmış olacaktır. Bunun neticesinde, ülkemizin, Avrupa Birliğine girme süreci hızlanmış olacaktır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Türkiye'nin, bu potansiyeli, bu birikimi vardır. Yeter ki, bu imkânlar, millet hizmetinde ve millet iradesinin önündeki engelleri kaldırılacak şekilde kullanılsın. İnanıyorum ki ve ümit ediyorum ki, bu gayretler neticesinde, Türkiye, çağa damgasını vuracaktır.

Hepinize tekrar saygılar sunarım. (Alkışlar)

BAŞKAN - Efendim, teşekkür ediyorum.

Sayın milletvekilleri, gündeme geçiyoruz. Başkanlığın Genel Kurula diğer sunuşları vardır.

Sözlü soru önergelerinin geri alınmasına dair 2 adet önerge vardır; okutuyorum:

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1. – İstanbul Milletvekili Ahmet Güzel’in (6/712) esas numaralı sözlü sorusunu geri aldığına ilişkin önergesi (4/215)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Bakanlığına

Gündemin "Sözlü Sorular" kısmının 275 inci sırasında yer alan (6/712) esas numaralı sözlü soru önergemi geri alıyorum.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Ahmet Güzel

İstanbul

BAŞKAN – Sözlü soru önergesi geri verilmiştir.

İkinci önergeyi okutuyorum:

2. – Şanlıurfa Milletvekili Muzaffer Çakmaklı’nın (6/719) esas numaralı sözlü sorusunu geri aldığına ilişkin önergesi (4/216)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Gündemin "Sözlü Sorular" kısmının 281 inci sırasında yer alan (6/719) esas numaralı sözlü soru önergemi geri alıyorum.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Muzaffer Çakmaklı

Şanlıurfa

BAŞKAN – Sözlü soru önergesi geri verilmiştir.

Bir Meclis araştırması önergesi vardır; okutuyorum:

D) GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ

1. – Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya ve 32 arkadaşının, Karadenizdeki kirliliğin tüm boyutlarıyla araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/142)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Karadenizin, nükleer atık, petrol atıkları, evsel ve sanayi atıkları ile diğer kimyasal atıklara dayalı mevcut kirlilik boyutlarının ortaya konulabilmesi, ölü bir deniz olma istikametindeki çöküş sürecinin durdurulabilmesi için yapılması gerekenlerin tespiti ve acil bir eylem planının ortaya konulabilmesi amacıyla, Anayasanın 98, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca, bir Meclis araştırması açılmasını saygılarımızla arz ederiz. 29.6.2000

1- Musa Uzunkaya (Samsun)

2- Latif Öztek (Elazığ)

3- Azmi Ateş (İstanbul)

4- Nezir Aydın (Sakarya)

5- Musa Demirci (Sıvas)

6- Hüseyin Kansu (İstanbul)

7- Lütfi Doğan (Gümüşhane)

8- Mehmet Altan Karapaşaoğlu (Bursa)

9- Sait Açba (Afyon)

10- Osman Yumakoğulları (İstanbul)

11- Ahmet Nurettin Aydın (Siirt)

12. Metin Kalkan (Hatay)

13. Mustafa Geçer (Hatay)

14. Yahya Akman (Şanlıurfa)

15. Şükrü Ünal (Osmaniye)

16. Mehmet Batuk (Kocaeli)

17. Mustafa Niyazi Yanmaz (Şanlıurfa)

18. Nurettin Aktaş (Gaziantep)

19. Fahrettin Kukaracı (Erzurum)

20. Ahmet Karavar (Şanlıurfa)

21. Mehmet Ali Şahin (İstanbul)

22. Rıza Ulucak (Ankara)

23. Hüseyin Arı (Konya)

24. Hüseyin Karagöz (Çankırı)

25. Ahmet Sünnetçioğlu (Bursa)

26. Ramazan Toprak (Aksaray)

27. Ayşe Nazlı Ilıcak (İstanbul)

28. Yasin Hatiboğlu (Çorum)

29. İsmail Kahraman (İstanbul)

30. Salih Kapusuz (Kayseri)

31. M. Ergün Dağcıoğlu (Tokat)

32. İsmail Özgün (Balıkesir)

33. Veysel Candan (Konya)

Gerekçe:

Karadeniz, dünyada bir benzeri daha olmayan bir iç denizdir. Çevresi ve bentlik özellikleriyle, diğer denizlerle kıyaslanamaz bir yapıya sahiptir. Tüm yaşam 0-200 metre arasında olup, 200 metre altı, tamamen, hidrojen sülfür (H2S) ile kaplıdır. Genel hacmine oranla çok dar bir alanı oluşturan 200 metrenin üzerindeki bu saha, ülke balıkçılığımız açısından son derece önemlidir. Ekonomik değeri çok yüksek olan balık türleri ise 0-20 metre derinlikte yaşamaktadır. Karadeniz'deki mevcut kirlenme nedeniyle, 100 civarındaki balık çeşidi 5'e düşmüştür.

Binlerce yıldır süren doğa-insan ilişkisi, günümüzde en yoğun biçimde Karadenizde hissedilmekte olup, evsel, endüstriyel, nükleer atıklar, Karadenizin hızla çöplük haline gelmesine neden olmaktadır. Sanayileşmiş Orta Avrupa ülkelerini de kapsayan geniş bir havzaya sahip olan Karadeniz için, Hazar petrollerinin dünya pazarlarına açılması ve 45 milyon tonluk bir petrolün bu yolla taşınacak olması, mevcut tehlikenin boyutlarını daha da artırmaktadır. Petrol taşımacılığında kullanılan tankerlerden herhangi bir nedenle denize yayılan 1 litre petrol, yaklaşık 1 milyon litre deniz suyunu etkilemekte, 1 miligram petrol ise larva ve balık yumurtalarını yok etmeye yetmektedir. Oysa, günümüzde, bir yılda Karadenize boşaltılan petrol atığı miktarı 100 000 tonun üzerindedir.

Ayrıca, Karadeniz sahillerinde artık denize girilememekte, yosun ve katil meduz denilen kirlilik mahluku, bu sularda hızla yayılmaktadır.

Onbir yıl önce Sinop ve Samsun açıklarına bırakılan zehirli variller sebebiyle bölge halkının yaşadığı olumsuz gelişmeler hâlâ güncelliğini muhafaza etmekte olup, bu zehirli varillere, bugün bile bir çözüm bulunamaması ve halkın şikâyetlerinin giderek artması, tehlikenin ayrı bir boyutunu oluşturmaktadır.

Öte yandan Karadenizde sahili bulunan ve Tuna, Dinyeper, Don Nehirleri vasıtasıyla, diğer birçok ülkelerden yılda 145 milyon metreküp lağım doğrudan Karadenize boşaltılmaktadır. Kıyı şeridimizde, sadece Terme İlçemizde arıtma tesisi mevcuttur.

Karadenizdeki kirliliğin tüm boyutlarıyla tespiti, bölge ülkeleri arasında imzalanan anlaşmalar gereğince bugüne kadar yapılmış çalışmaların gözden geçirilmesi, sivil toplum örgütlerinin, belediyelerin ve iş çevrelerinin bu konuda yapabileceklerinin ortaya konulabilmesi ve Anayasamızın "devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlar, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirler alır" hükmü uyarınca, Anayasanın 98, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasını saygılarımızla arz ederiz.

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur.

Önerge, gündemdeki yerini alacak ve Meclis araştırması açılıp açılmaması konusundaki öngörüşme, sırası geldiğinde yapılacaktır.

Şimdi, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının bir tezkeresi vardır; okutuyorum:

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER (Devam)

3. – Litvanya ve Letonya Parlamento Başkanlarının vaki davetlerine icabetle Litvanya ve Letonya’ya gidecek olan Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Yıldırım Akbulut başkanlığındaki Parlamento heyetinde yer alacak milletvekillerine ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/620)

29 Haziran 2000

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna

Litvanya ve Letonya Parlamento Başkanlarının vaki davetlerine icabetle, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Yıldırım Akbulut başkanlığında bir Parlamento heyetinin, sırasıyla, 4-5 Temmuz 2000 tarihleri arasında Litvanya'ya, 6-8 Temmuz 2000 tarihleri arasında ise Letonya'ya resmî ziyaretlerde bulunması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin Dış İlişkilerinin Düzenlenmesi Hakkındaki 3620 sayılı Kanunun 6 ncı maddesi uyarınca, Genel Kurulun 23 Haziran 2000 tarihindeki 116 ncı Birleşiminde kabul edilmiştir.

Heyeti oluşturmak üzere siyasî parti gruplarının bildirmiş olduğu isimler, adı geçen kanunun 2 nci maddesi uyarınca Genel Kurulun bilgilerine sunulur.

Yıldırım Akbulut

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Başkanı

Adı soyadı: Seçim ili:

Saffet Arıkan Bedük Ankara Milletvekili

Hakkı Oğuz Aykut Hayat Milletvekili

M. Hadi Dilekçi Kastamonu Milletvekili

Bülent Arınç Manisa Milletvekili

Armağan Yılmaz Uşak Milletvekili

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının bir tezkeresi daha vardır; okutup, oylarınıza sunacağım :

4. – Türkiye ile Fas arasında parlamentolararası dostluk grubu kurulmasına ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/621)

29 Haziran 2000

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlık Divanının 21 Haziran 2000 tarih ve 56 sayılı kararıyla, Türkiye ile Fas arasında parlamentolararası dostluk grubu kurulması uygun görülmüştür.

Türkiye Büyük Millet Meclisinin Dış İlişkilerinin Düzenlenmesi Hakkındaki 3620 sayılı Kanunun 4 üncü maddesi uyarınca, anılan dostluk grubunun kurulması Genel Kurulun tasviplerine sunulur.

Yıldırım Akbulut

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Başkanı

BAŞKAN – Tezkereyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

İnsan Haklarını İnceleme Komisyonu Başkanlığının bir tezkeresi vardır; okutup, oylarınıza sunacağım :

5. – Türkiye Büyük Millet Meclisinin tatilde olduğu dönemde de komisyonun çalışmasına ilişkin İnsan Haklarını İnceleme Komisyonu Başkanlığı tezkeresi (3/622)

28 Haziran 2000

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

TBMM İnsan Haklarını İnceleme Komisyonunun, 21 inci Dönem İkinci Yasama Yılının 28.6.2000 tarihli 33 üncü toplantısında, Komisyonun, Türkiye Büyük Millet Meclisinin tatilde olduğu dönemde de çalışmasına karar verilmiştir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 25 inci maddesi uyarınca gereği müsaadelerinize arz olunur.

Sema Tutar Pişkinsüt

Aydın

Komisyon Başkanı

BAŞKAN – Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığınca da uygun görülen tezkereyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, gündemin "Özel Gündemde Yer Alacak İşler" kısmına geçiyoruz.

Genel Kurulun 28.6.2000 tarihli 121 inci Birleşiminde alınan karar gereğince, bu kısımda yer alan, İstanbul Milletvekili Mustafa Murat Sökmenoğlu ve 32 arkadaşının, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla, Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesinin; aynı mahiyetteki, Karaman Milletvekili Zeki Ünal ve 19 arkadaşının, İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 32 arkadaşının, Doğru Yol Partisi Grubu adına, Grup Başkanvekilleri Ankara Milletvekili Saffet Arıkan Bedük, Sakarya Milletvekili Nevzat Ercan ve İçel Milletvekili Turhan Güven'in, yine, İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 20 arkadaşının önergeleriyle birlikte yapılacak öngörüşmelerine başlıyoruz.

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Bingöl) – Önergeye ben de katılıyorum.

BAŞKAN – Önergeye siz de katılıyorsunuz; peki efendim.

V. – GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE

MECLİS ARAŞTIRMASI

A) ÖNGÖRÜŞMELER

1. – İstanbul Milletvekili M.Murat Sökmenoğlu ve 32 arkadaşının, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/139)

2. – Karaman Milletvekili Zeki Ünal ve 19 arkadaşının, trafik kazalarının önlenebilmesi için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/14)

3. – İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 32 arkadaşının, bayram tatillerinde şehirlerarası yollarda trafiğin yoğunlaşması nedeniyle meydana gelen trafik kazalarının önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/126)

4. – Doğru Yol Partisi Grubu adına, Grup Başkanvekilleri Ankara Milletvekili Saffet Arıkan Bedük, Sakarya Milletvekili Nevzat Ercan ve İçel Milletvekili Turhan Güven’in, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/132)

5. – İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 20 arkadaşının, şehiriçi caddelerde ve özellikle İstanbul’un Bağdat Caddesinde gençlerin yaptıkları otomobil yarışları sonucu meydana gelen kazaların önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin araştırılması amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/133) )

BAŞKAN – Hükümet?.. Burada.

İçişleri Bakanımız da burada... İki bakan da olabilir.

İçtüzüğümüze göre, Meclis araştırması açılıp açılmaması hususunda, sırasıyla, hükümete, siyasî parti gruplarına ve önergedeki birinci imza sahiplerine veya onların göstereceği bir diğer imza sahibine söz verilecektir.

Konuşma süreleri, hükümet ve gruplar için 20 dakika, önerge sahipleri için 10 dakikadır.

İlk söz hükümetin.

ULAŞTIRMA BAKANI ENİS ÖKSÜZ (İçel) – Kısa bir açıklama yapacağım efendim.

BAŞKAN – Buyurun efendim. (MHP ve DSP sıralarından alkışlar)

ULAŞTIRMA BAKANI ENİS ÖKSÜZ (İçel) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Meclis Başkanvekilimizin isimlerini saydığı değerli milletvekillerimizin, trafik kazalarının önlenmesi konusunda verdikleri bir Meclis araştırması komisyonu kurulmasına ilişkin önergelerinin birleştirilmek suretiyle ele alınması konusunda hükümet olarak görüşümüz; bunu saygıyla karşılıyoruz ve bu komisyonun kurulmasını biz de talep ediyoruz.

Takdir edersiniz ki, Türkiyemizde, yıllık ortalamalardan hareket ettiğimiz zaman, yaklaşık 5 000 vatandaşımızın hayatını kaybettiğini tespit ederiz. 5 000 kişi, neredeyse, Sakarya Meydan Muharebesinde kaybettiğimiz asker sayımıza eşit. 25 000 vatandaşımız çalışma gücünde kayba uğramıştır; bu vatandaşlarımızdan ortalama 7 000'i de, çalışma gücünü tümüyle kaybetmiştir.

Türkiye'de, 600 000 hasarlı vasıta önemli bir maddî kayba sebebiyet vermektedir ve bunun da, yıllık ortalama kaybı 100 trilyon Türk Lirasıdır. Millî servetimizden, insan kaynağımızdan bu kadar büyük kayıplara, güç kaybına sebebiyet verdiğimiz bir konunun, gerçekten, Meclisçe ele alınması ve buradan elde edilecek bilgilerle çıkarılacak kanunun, mutlaka, ülkemiz için çok yararlı olacağını düşünmekteyiz.

Bir konu daha vardır -Sayın İçişleri Bakanımız da burada, o da bilirler- cumhuriyet kurulduğundan bu tarafa, bir karayolu taşıma kanunumuz da yoktur ve şu anda, karayolu taşımaları, yönetmeliklerle, Trafik Kanunundaki bazı maddelere dayanmak suretiyle, 1 500'ü aşkın yönetmelik, genelge ve benzeri metinlerle idare edilmektedir. Tabirimi bağışlarsanız, karayolu taşımacılığında kanunsuz bir hayatı devam ettirmekteyiz.

Bununla ilgili kanun tasarısı, Bakanlığımız tarafından hazırlanmış ve Meclis komisyonlarına gelmiştir. İnşallah, Meclisimizin ara vermesi bittikten sonra, bu kanun tasarısı da, bu alanda cumhuriyetimizin ilk kanunu olarak neticelenecektir. Bu iki değişikliğin kanunlaşması halinde, tahmin ediyorum ki, biraz evvel saydığımız hazin tabloda önemli bir azalma olacaktır.

Hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Bakan.

Gruplar adına ilk söz, Fazilet Partisi Grubu adına, Bingöl Milletvekili Sayın Hüsamettin Korkutata'nın.

Buyurun efendim. (FP sıralarından alkışlar)

FP GRUBU ADINA HÜSAMETTİN KORKUTATA (Bingöl) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Değerli Başkanımız Sayın Murat Sökmenoğlu ve 33 arkadaşının -kendimi de ekliyorum- vermiş oldukları, trafikle ilgili Meclis araştırması açılmasına dair önerge üzerinde, Fazilet Partisi adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, şahsım ve Grubum adına Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, trafik sorunu, yıllardır, bu memleketin gündeminin hep başına oturmuştur ve hâlâ da oturmaya devam etmektedir.

Öncelikle, ülkemizdeki trafik mağdurlarının acısını paylaşıyorum ve yıllar yılı, isimsiz kahraman gibi çarpışan, çalışan sivil toplum örgütlerimizi ve ilim adamlarımızı da tebrik ediyorum, kendilerine teşekkür ediyorum. Zira, bugün, elimizdeki dokümanların çoğunluğu, bu kişilere veya kurumlara aittir.

Evet, trafik sorunu bugün devam etmektedir. 1999 yılında 450 000 küsur kaza olmuş ve kaza yerinde 4 606 kişi, kaza yeri ile hastane arasında 1 511 kişi, hastanede ise 3 533 kişi hayatını kaybetmiştir. Bunlar, kesinlikle tespit edilenler. Yani, 9 650 kişi, 1999 yılında, trafik kazalarında hayatını kaybetmiştir.

İSMAİL KÖSE (Erzurum) – Allah rahmet eylesin.

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Devamla) – Amin.

Ayrıca, bir mukayese için arz etmek istiyorum; Kurtuluş Savaşımızda 9 600 kişi hayatını kaybetmiş, yedi düvelle çarpışmamıza rağmen. İşte, aradaki müthiş fark budur.

Değerli arkadaşlar, elbette ki, bu sorunun halledilebilmesi için, algılanabilmesi için, bazı değerleri, bazı rakamları bilmemiz lazım; onun için arz ediyorum.

Değerli arkadaşlar, dünyada nüfusla orantılı araç artışı söz konusu olduğunda, bir bakıyoruz ki, bilhassa, gelişmiş ülkelerde, nüfus yüzde 10-20 arttığı zaman, araç sayısı yüzde 80, gelişmişlik sırasına göre en fazla yüzde 200 civarında artarken, bizde, yirmiyedi yıl içinde, nüfus yüzde 77 artarken, bir bakıyoruz ki, araç sayısı yüzde 1 440 olarak artıyor. Niye; çünkü, Avrupa ülkelerinin çoğunda, artık, herkes aracını almıştır; ancak aracını yenileyenler veya gençler araç almakta. Oysa, bizde, maalesef, kişiler, kendi imkânlarını, aile bütçelerini sıkarak veya öküzünü, atını satarak, aman, bir araç sahibi olayım diye çaba gösteriyor ve bütün gelişmiş ülkelerde de bu yük böyle.

Bir bakıyoruz ki, 1980'lerde veya 1975'lerde 2 milyon aracımız var, 1987'de 2 900 000 aracımız var; bugün, 10 milyon aracımız var. Yani, arada müthiş bir dengesizlik var. Ayrıca, bu araç sayısının böyle artmasıyla paralel olarak, bir de, araçlar çeşitlenmekte, tonajlar artmakta, modernleşmekte, hızlı olmakta; yani, aynı yollarda çok daha sürat yapan araçlar piyasaya girmektedir.

Bütün bunlara karşı, değerli arkadaşlar, bir bakıyoruz ki, acaba, bizim durumumuz ne; 1960 yılında -evet değerli milletvekilleri, 1960 yılında- 61 000 küsur kilometre yolumuz var. Bugün, bakıyoruz, devlet yolu ve il yolu olarak 59 800 kilometre yolumuz var; çünkü, bazı yollar devredışı kalmıştır, bazıları yenileştirilmiştir, mesafe azaltılmıştır; ama, Avrupa'ya baktığımız zaman, Avrupa'da bizimle aynı nüfusa sahip ülkelerin bir çoğunda, bu yolların 7-8 kat fazla olduğunu ve seyir halinde olan araç sayısının da 10-12 kat fazla olduğunu görüyoruz. Demek ki, değerli arkadaşlar, bu araçların aniden bu kadar artışı karşısında, biz, trafik altyapısını, ne acıdır ki, hiçbir zaman yapamamışız, görevimizi yerine getirememişiz.

Şimdi, yol durumu böyleyken, yol üzerinde, yolcu ve yük taşımacılığına baktığımız zaman, asıl acı gerçekle o zaman karşılaşıyoruz. Niye -evet, acı gerçek burada da kendini gösteriyor- tabiî ki, trafik konusu olunca, herkes lakayt kalıyor, pek ilgilenmiyor, insanlar ölsün, gitsin der gibi; ama, başka bir konu olduğu zaman, kendi ilini, yakınını ilgilendirdiği zaman, herkes pür dikkat kesiliyor, şu Meclis tıklım tıklım oluyor değerli arkadaşlar. Bu da acı bir gerçektir.

Bir bakıyoruz ki, 1950 yılında değerli arkadaşlar, yükün yüzde 55'i trenle, yani demiryoluyla, yüzde 27'si denizyoluyla taşınmakta; yolcunun da yüzde 42'si demiryollarıyla, yüzde 7,5'i denizyoluyla taşınmakta. 1950'den bu tarafa geliyoruz; gitgide bu değer kayboluyor ve bugün, yolcunun yüzde 95 küsurunu, biz, karayoluyla taşımaktayız ve yükün de yüzde 90 küsuru, yine, karayoluyla taşınmaktadır. Bu yol, bu kadar yükü çekmez.

Kazaların olması, ne kadar dikkat edilirse edilsin, kaçınılmazdır. Bir örnek veriyorum : Biz, Sivrihisar ile Eskişehir arasında bir bölünmüş yol yapmışız. Tabiî, ilgimiz dolayısıyla, hep ilgileniyoruz ne oldu, ne oluyor diye, bir bakıyoruz ki, kazalar, yok denecek kadar azdır. Artık, millet, otoyolun da, bizim gibi değil, çok daha genişini, çok daha güzelini yapıyor; ama, bir otoyol değil, sadece bölünmüş yoldan örnek veriyorum; böyle... Otoyolumuzda, yine, kazaların çok az olduğunu görüyoruz. Niye; çünkü, burada, daha rahat hareket etme kabiliyeti var; eğer aracında ufak tefek arızalar varsa, sağa çekme daha rahat halde olmakta; diğerlerine başka şeritlerden gitme hakkı tanınabilmekte ve böylelikle kazalar önlenebilmekte. Hem de bizim yolumuz... Avrupa'da, başka ülkelerde, bir otoyolda, TIR'larla kamyonların seyrettiğini göremezsiniz; ama, bizde, otoyollarda, TIR'larla kamyonların sizden daha hızlı gittiğini bile görürsünüz. Buna rağmen kazalar olmamakta. Demek ki, bütün kusur altyapınındır. Ama, ne acı bir gerçektir ki, bu memlekette, bizim polisimizin de tuttuğu trafik zabıtlarında ve bunlarla ilgili yapılan çalışmalarda görüyoruz ki, insanlara yüzde 70, yüzde 80 kusur verilmekte; yola, altyapıya ve sair şeylere hemen hemen hiç kusur yüklenmemekte. Toplamı yüzde 20'dir. Yani, araca, yola yüzde 2, yüzde 3, yüzde 5 gibi kusurlar verilmekte. Oysa, asıl önemli olan, altyapının kendisidir. İşte canlı örneklerini de Türkiye'den veriyoruz değerli arkadaşlar.

Değerli arkadaşlar, yine, biz, bu konuda çok hasis davranan bir ülkeyiz. Yani, yılda 10 000 diyoruz; inanın ki, 10 000'in çok üzerindedir; hastanede tespit edilmeyen, yolda tespit edilmeyen, annesinin karnında vefat edenlerle beraber -her zaman söylüyorum- bu, 11 000-12 000'i bulur; ama, biz, bu konuya önem verdiğimizi söylüyor, hiçbir şey yapmıyoruz.

Türkiye Büyük Millet Meclisi, bana göre, bu konuda elinden geleni yapmıştır. Özellikle bunu söylüyorum. Biz, üç dönemdir, trafikle ilgili, İçişleri Bakanlığının, bürokrasinin bu Meclise getirdiği her şeyi kanunlaştırdık. Üzerinde ittifak sağladığımız, kesinlikle hiç itiraz edilmeyen ve kamu menfaatı için ne yapılması gerekirse yapılan tek kanun, Trafik Kanunudur ve ondan sonra gelen bütün değişiklikler de aynen kabul edilmiştir. Yani, Türkiye Büyük Millet Meclisi bu bilincin içindedir ve gereğini yapıyor; ama, hükümetler, bu bilinçten çok uzaktır değerli arkadaşlar. Tatbik edenler, bu bilinçten çok çok uzaktır. Bakın, bir kaç örnek vereyim: Bugün, 30 milyar lira, 1999 yılında Trafik Fonuna aktarılması gereken para var; basit şeylerden, cezalardan vesaire şeylerden... 800 küsur milyarı verilmiş, diğerleri bütçenin içinde; sayın bakanlarımız, sayın hükümetimiz üzerine oturmuş. Ha, daha öncekiler de oturuyordu. Onlar, belki biraz gevşek, bunlar biraz daha hızlı oturmuşlar, ağırlığından olsa gerek!.. Bunun yanında, devletin planladığı bir şey yok.

Bakın, şu anda, Avrupa Birliği ülkeleri kendi aralarında toplanarak, 2010 yılında, trafiğin, şimdikinin tam 1 kat fazlası olacağı tahminini yürütmüş. Eğer 1 kat daha fazla trafik olacaksa, ben ne yapmalıyım diye, bütün ülkeler aralarında bir anlaşma imzalamışlar; demişler ki: "400 milyar ECU para ayıracağız ve 2010 yılına, biz ülkemizi trafiğe hazırlayacağız. Ne yapacağız; deniz yollarına ehemmiyet vereceğiz, raylı sisteme önem vereceğiz, şehir içinden geçen nehirlerimize önem vereceğiz ve bunun gibi, devlet demiryollarına ciddî bir önem vereceğiz ve 2010 yılında evlatlarımız sıkıntı çekmeyecek, biz sıkıntı çekmeyeceğiz." Ama, biz, 2010 yılını bırakın, gelecek sene ne yapacağımızı trafikte ciddî şekilde bilmiyoruz.

Evet, şu anda, eğer, ülkeyi, kuzeyden, güneyden, doğudan, batıdan ciddî şekilde ayıran iki üç tane bölünmüş yolumuz olsa, inanıyorum ki, ölümlerde ciddî bir düşüş olacaktır.

Bakın, yalnız, şunu açıkça söylemek istiyorum: Bu kanunların çıkmasından sonra, yani, 1996'dan sonra trafik kazalarında ciddî bir düşüş var; ama, bu düşüş, ölü sayısına baktığınız zaman görünmüyor. Fakat, gerçek olan şu: Trafikte seyreden, yani, milyon/kilometre taşıt olarak düşündüğünüz zaman, evet, epeyce bir düşüş var. Niye; çünkü, o zaman araç 3 milyon civarındayken, bugün 10 milyon civarındadır. 3 milyon 900 civarındayken, bugün 10 milyon civarındadır. Tabiî ki, trafik kazaları, seyir halinde olan araç sayısına göre değişir. Ciddî bir düşüş var; ama, yetmiyor. Dünya standartlarının çok çok altındayız. Bu standartları yakalayabilmemiz için, ciddî şekilde, bugün, bu bir fırsattır; böyle bir önerge verilmiştir. Bu konu, Mecliste çok konuşulmuştur; ama, bir kez daha bu konunun bütün çıplaklığıyla anlaşılabilmesi için iyi bir komisyon çalışması yapılması ve bu komisyon çalışmasında, dünyanın ve ülkemizin alması gereken tedbirlerin neler olduğunu, nasıl olacağını ve geleceğimizin, çocuklarımızın geleceğinin, sağlıklarının nasıl korunacağının tedbirlerini mutlaka almamız gerekir.

Değerli arkadaşlar, otoyolları, demin söyledim, şu anda ülkemizde ne kadar? Sanırım 1 000 kilometreyi, şu anda, bölünmüş yolla beraber doldurmuyor. Bu ülke için, bu, çok acı bir şey. Otoyoldan önce, bölünmüş yola mutlak şekilde önem vermemiz lazım. Birçok arkadaşımız telefon ediyor, zaman zaman ulaşıyor bize "cezaları daha ağırlaştırın caydırıcı olsun" diyor; bir o kadardan fazlası da yine telefon ediyor diyor ki: "Sakın şu cezaları artırmayın." Niye; "o zaman rüşvetler ağırlaşıyor" diye; ama, ben onlara diyorum ki, asıl sebep o da değil, bu da değil; asıl sebep, yolumuzun yapılmamasıdır. İşte örnek veriyorum; yapılmış, bölünmüş yolumuzda kaza oranımız çok düşmüş, seni de durduran yok artık diyoruz.

Bunun yanında, yine, mutlak şekilde "artık yeter" diyoruz. Bu acı hepimizi perişan etmiştir. Şu Devlet Demiryollarına gerekli önemi verelim. Yazık!.. Yüzkarası!.. Bu devletin, yüzkarasıdır, bir Ankara İstanbul arasına yıllar yılı bir Devlet Demiryolları rayı çekilememiş olması. Bu milleti seferber etseydik, belki, şimdi, bu ray çekilmişti, hızlı tren gitmişti. Yazık, günah!.. Yıllar yılıdır!.. Neler yapmıyoruz neler?! Trilyonlarla, insanlar kurtarıyoruz, bankalar kurtarıyoruz; ölenleri kurtaralım, ölenleri... Sağlar sürünecek; ama, ölüler bir daha kalkmayacak. Biz önce kalkmayanları durduralım da, sürünenleri inşallah başka bir zaman kurtarırız diyorum. Ciddî şekilde bu konunun üzerine eğilinmesi lazım, değer verilmesi lazım, güç verilmesi lazım. Şuraya buraya yaptığımız özelleştirmenin parasını da, ben bakan olsam, direkt, anında oraya aktarırım; hiç kimseyi de dinlemem, özelleştirmeden aldığım parayı, derhal, Ankara İstanbul arasındaki hızlı trene aktarırım.

Değerli arkadaşlar, bugün, dünyada, artık, kimse, TIR'larla ne tehlikeli maddesini ne de ağır yükünü taşıyor. Arıyor, hemen dorseleri götürüyor TIR'lara yüklüyor ve diyor ki, siz gidin, Ta Van'da bir çekici gelip alıp götürecek, oradan da onun malı geldiği zaman bu çekip götürecek. Niye; adam, tasarruf sağlıyor bu sayede, hem trafiğini tehlikeye sokmuyor, trafik güvenliğini hem de o kadar akaryakıt kullanmıyor, tasarruf sağlıyor hem devletine hem kendisine hem de daha kârlı oluyor. Bunların hepsi tabiî ki, bu hantal demiryoluyla olmaz. 30-35 yaşında, 40 yaşında, 45 yaşında raylarımız var. Bunların hiçbir işe yaraması mümkün değil. İnsanların burada yolculuk yapması da mümkün değil. Eğer, biz bunu çağın gereğine uydurursak, elbette ki, değerli arkadaşlar, fevkalade ciddî şekilde ülkemizin trafiğini rahatlatmış oluruz. Denizyolu da ha keza... Çok acı bir şey değerli arkadaşlar. Hakikaten, buna önem vermiyoruz. Bakın, dünya, artık, şehirlerde, metrolara önem veriyor ciddî şekilde, yeraltına indirmiş artık, yerüstünde yer kalmadı; dünyanın her yerinde, komünist ülkesinden, sosyalist ülkesinden, demokratik ülkesine kadar. Ne acıdır ki, bizim ülkemizde, devletimiz, raylı sistem yapmak isteyen, veya ağır metro yapmak isteyen belediyelere kefil bile olmuyor; böyle şey olur mu arkadaşlar?! Dünya kendisi yapıyor; biz de kefil olmuyor, kefil!.. Bu, yüzkarasıdır; bu, abesle iştigalden başka hiçbir şey değildir değerli arkadaşlar. Başka türlü yapmak mümkün mü? Bugün, artık, bütün büyük şehirlerin tamamında...

BAŞKAN – Sayın Korkutata toparlayın efendim. Var vaktiniz de, yani...

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Devamla) – Bu iş kolay kolay toparlanmaz Sayın Başkanım da... Keselim daha iyi olur belki; yoksa, toparlanacak bir şey değil.

BAŞKAN – Yüce Meclis kabul ederse, üç ay önemli bir süre.

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Devamla) – İnşallah, inşallah Sayın Başkanım; arzu ediyoruz, istiyoruz...

Bakın, bir şey daha söyleyeyim : Bugün, artık dünyanın büyük şehirlerinde 3 tane merkezde, 3 adam oturuyor; şöyle bir bakıyor bilgisayarına, ekranına "şu yolda sevkiyat şöyle olacak, bu böyle olacak; şu yanlış yaptı, şu kusur işledi; numarası şudur budur" diyor, bildiriyor ilgili yere, tak diye o yakalanıyor. Kimse kusur işleyemiyor. Sabit kameralar var, sabit merkezlerden bu işi yapıyor. Biz de, fakir trafik polisi oraya koşturuyor buraya koşturuyor, oraya gidiyor, bir yere yetişemiyor; adam korumaktan, başka yere bakamıyor ve sıkıştığı zaman da, ya sayın bakanım ya bir milletvekilim "hadi defol, seni buradan, trafikten, seni bu kavşaktan çıkardım" diyor, narkotiğe gönderiyor, şuraya gönderiyor, buraya gönderiyor.

Değerli arkadaşlar, ciddî, çok büyük sıkıntılar yaşıyoruz ve bu konuda ben çok doluyum. Yıllar yılı, bu konuda büyük çapta uğraş verdim; çünkü, bu Meclise girer girmez ilk verdiğim araştırma önergesi bu konuyla ilgiliydi. O günden bugüne kadar bu konuyla uğraşıyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun efendim.

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Devamla) – Sıkıntılar çok büyüktür. Bu konuda, eğitimden tutun yola, 516 tane firma var Türkiye'de, bunların, yani otobüs firmalarının davranışından tutun da, polisimizin eğitimine, jandarmamızın eğitimine kadar çok ciddî konular var. Bu konuların hepsiyle ilgili, inşallah, bu Meclis araştırması kabul edilir ve biz de gereğini yaparız.

Tatile giriyoruz gibi geliyor bana, ülkenin çoğu tatile çıktı... Cenabı Allah'tan bütün insanlara, bütün vatandaşlarımıza kazasız ve belasız günler diliyorum. Hepinizi Allah'a emanet ediyorum, saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum efendim, sağ olun.

Şimdi, ikinci söz, Anavatan Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Sayın Ediz Hun'da.

Sayın Hun, buyurun efendim. (ANAP sıralarından alkışlar)

ANAP GRUBU ADINA EDİZ HUN (İstanbul) – Pek Muhterem Başkanım, Yüce Parlamentomuzun güzide temsilcileri, çok değerli milletvekilleri; son yıllarda giderek artan ve hepimizi derin bir teessüre sevk ederek, âdeta, katliam halinde seyreden trafik facialarına -kaza diyemiyorum; çünkü, kaza, her türlü tedbire rağmen önlenemeyen olaydır- gerekli hukukî, idarî ve bilimsel önlemlerin belirlenmesi amacıyla, Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri gereğince Meclis araştırması açılması hususunda, Grubum adına söz almış bulunmaktayım.

Ayrıca, Meclisimizin tüm saygın partilerinin değerli üyelerinin, Sayın Meclis Başkanvekilimizin, zatıâlinizin...

BAŞKAN – Estağfurullah...

EDİZ HUN (Devamla) – ...kıymetli grup başkanvekillerimizin, konuyla ilgili önergeleri Başkanlığa sunulmuştur. Meclis Başkanvekilimiz Sayın Sökmenoğlu'nun şahsında, tüm arkadaşlarıma minnet hislerimi ifadeyle, sizleri, derin saygılarımla selamlamaktayım.

Yıllarca, trafik terörüne karşı yoğun çalışmalar, düzenlemeler yapılmış olmasına karşın, ne yazık ki, çözümler, günümüzde yetersiz kalmış bulunmaktadır. Hayatımız boyunca, hepimiz, bazen çok yakınımızda vuku bulan, bazen de basınımızdan izlemekte olduğumuz bu acı haberlerle, âdeta, kahrolmaktayız. Daha önceki 6085 sayılı ve günümüzde yürürlükte bulunan 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasalarının yeniden gözden geçirilmesi, bir zaruret halini almıştır.

Yaşanan trafik facialarına karşı, artık, ivedi çözüm bekliyoruz anlamını haykırırcasına, İstanbul'dan başlayan, Boray Uras kardeşimizin Ankara yürüyüşü, şüphesiz, çok önemli bir ikaz mahiyeti taşımakta ve hepimize, yasama organımızın değerli üyeleri biz milletvekillerine, hassas bir üslup içerisinde, çok anlamlı mesajını aktarmaktadır. Sayın Uras'ın ve daha nice anne, baba ve kardeşlerimizin derin acılarını yüreğimizde paylaşmaktayız. Artık, yeni Selinlerimizi kaybetmek istemiyoruz. Acil önlem planlarını behemehal hayatiyete geçirmeliyiz. Büyük bir ihtimamla, özenle yetiştirdiğimiz, hepimizin gurur ve kıvanç kaynağını teşkil eden evlatlarımızı trafiğe kurban vermemek için, 2918 sayılı Trafik Yasasında mutlaka gerekli değişiklikleri gerçekleştirmeliyiz.

Trafik ve ulaşım, insanın hayatını kaybetmesine, giderilemeyecek bedensel handikaplara sebep olacak şekilde yaralanmalara neden teşkil etmemeli; tam tersine, giderek daha da gelişen modern çağımızda, insanlara, başarılı, mutlu ve zamandan kazanarak rahat bir yaşam sağlayacak bir araç olmalıdır.

Yüce Meclisimizin çatısı altında, 19 uncu Yasama Döneminde, 885 sıra sayısıyla Genel Kurula sevk edilmiş, Bursa Milletvekilimiz Sayın Turhan Tayan ve arkadaşlarının trafik kazalarının nedenleri ve alınması gereken tedbirleri içeren, Kocaeli Milletvekili Sayın Şevket Kazan ve arkadaşlarının kazaların önlenmesi hakkında, Bitlis Milletvekilimiz Sayın Edip Safder Gaydalı ve arkadaşlarının yeni trafik düzenlemeleri ve kazaların azaltılmasına dair önergeleri ve Meclis araştırması komisyonu raporları mevcuttur. Ayrıca, biraz önce çok anlamlı bir konuşma yapan Değerli Korkutata Kardeşimizin de aynı konuda önergesi mevcut bulunmaktadır; kendilerine huzurlarınızda teşekkürü bir borç telakki etmekteyim.

Tüm zamanların en büyük problemini teşkil eden trafik faciaları, demek ki, daha önceki dönemlerde de değerli milletvekilleri tarafından dikkatle ve titizlik içerisinde takip edilmiş; ancak, çeşitli nedenlerle, özellikle, araya seçimler gibi belirli konuların girmiş olmasından kaynaklanarak, ne yazık ki, günümüze dek geçen süreçte, tatbik safhasına alınamamıştır.

Ne hazindir ki, her yıl, binlerle ifade edilen hayat kaybına sebep olan trafik teröründe, Türkiye, dünya ülkeleri arasında ilk sıralarda yer almaktadır. O halde, yanlışlıklar, ihmaller, eksiklikler, bizlerden kaynaklanmaktadır.

Tabiatın en müstesna varlığı, şüphesiz insandır. Bir taraftan hayat kaybı, diğer yönden ekonomik zararlar, artık, konunun süratle ülkemizde çözüm beklediğinin göstergesidir. Kuralların yeniden titizlikle gözden geçirilmesi, araç kullananların bilinçlendirilip, nizam ve kaidelere uyması, çağdaş toplum olma yolunda atılacak en önemli adımdır.

11 Aralık 1999 tarihinde, Avrupa Birliğine aday statüsüne sahip olmuş Türkiyemizin, Birliğin norm ve standartlarına, kalkınmış olan ülkelerde tatbik edilen yasa düzenlemelerine bir an evvel kavuşturulması gerekmektedir. Diğer taraftan, trafik eğitimi ve sürücü yetiştirilmesine yönelik çalışmalar dikkatle ve taviz verilmeden denetlenmeli, kurslar okula dönüştürülmeli, yol deneyimi olmayan kişilere, çeşitli sebepler doğrultusunda araba kullanımı sakıncalı olanlara iltimas gösterilip ehliyet verilmemelidir.

Trafik, hapis ve para cezaları tazminatlar artırılmalıdır. Türk Ceza Yasasından bağımsız hükümler ile “taksirli suçlar” yerine, “kasıtlı suçlar” veya “toplumsal tehlike yaratmak” kavramı kullanılmalıdır.

Tüm sürücülere ilk yardım kursları zorunlu kılınmalıdır; aynı şekilde, çeşitli karayollarında, belirli periyotlarda, mesafelerde ilk yardım tesisleri behemehal kurulmalıdır.

İmar yasası yeniden düzenlenmeli, otoparksız binalara izin yasaklanmalıdır.

Alkol, aşırı hız, arızalı taşıt, kötü kullanım kasıtlı suçlardan sayılmalıdır. Hız limitleyiciler zorunlu olmalıdır.

Trafikte mühendisleşmeyi getirmeli, yerel ve genel trafik birimleri için teknisyen, mühendis şartı konulmalıdır.

Taşıtlarda ikametgâh taşıma zorunluluğu getirilmeli, cezalar yaya ve sürücülere zamanında, bu şekilde ulaştırılmalıdır. Otobüs sürücüleri, özel eğitimli, en az 30 yaşında ve beş yıl tecrübeli olmalıdır.

Otobüsler, otoyolda 90, devlet yolunda 80 kilometre/saat; kamyonlar ise, otoyolda 80, devlet yollarında 70 kilometre/saat hızıyla limitlendirilmelidirler.

Konuyla ilgili, tabiatıyla, Karayollarına da büyük görevler, mesuliyetler düşmektedir. Uyarıcı levhalar belirli yerlere behemehal yerleştirilmelidir.

Rampalarda kamyonlara sollama yasağı mutlaka getirilmelidir.

Üniversitelerde, ulaştırma ve trafik mühendisliği bölümleri kurulmalı; mezunları, gerek yerel yönetimler gerek merkezî yönetimlerin bölümlerine, trafik birimlerine alınmalı; hatta, nakliye şirketlerinde, firmalarında da bu istihdamlar gerçekleştirilmelidir.

Trafik polisi, her makamın, kim olursa olsun, hangi sıfatla mücehhez -donatılmış- olursa olsun, ister cumhurbaşkanı ister bakan ister milletvekili ister sade bir vatandaş, her makamın plakasının taşıt sürücüsüne ceza kesebilme yetkisini haiz olmalıdır.

TEM ve E-5 kenarlarına, geçişi engelleyen tel örgü sistemleri yapılmalıdır.

Çağdaş ülkelerde olduğu gibi, mobil ihbar sistemi getirmelidir.

Otoyol orta refüjlerinde, karşılıklı far etkileşimini engelleyici bitki toplulukları konulabilir veya metal önleyiciler yerleştirilebilir; bu, sağlanmalıdır.

Işıklar mevcut değilse veya yanmıyorsa, herhangi bir şekilde arızalanmış ise -bu son derece önemlidir değerli arkadaşlar- “öncelik yayalarındır” levhaları, tüm ülkemizde, tüm satıhta zorunlu kılınmalıdır.

Almanya'da TÜV uygulaması vardır biliyorsunuz; bu teknik muayeneler, Almanya'da, plakalardaki işaretlerden anlaşılmaktadır; bizde de, bu, mutlaka tatbik safhasına alınmalı, konulmalıdır.

Trafik polislerimizin şartları iyileştirilmeli, çalışanlarına geniş imkânlar sağlanmalıdır.

Karayolları ve bağlantılarındaki inşat, tamir, bakım işlemleri için işaretlendirme standardı ve uygulama zorunluluğu getirilmelidir.

Maliye Bakanlığının, temel ulaşım ve trafik hizmetleri eğitimleri için finans yaratıp, bu finansın aktarılması mutlaka sağlanmalıdır.

Tabiatıyla, medyamıza da büyük görevler, mesuliyetler düşmektedir. Radyo ve televizyon yayınları, koşulsuz, trafik güvenliğinin mahiyetini, görevlerini, önemlerini anlatan programlara ağırlık vermelidirler.

Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; takdir edersiniz ki, bu trajik olaylara son verecek önlemler paketi, birçok diğer önemli maddelerle de artırılabilecektir. Oluşturulan Meclis Araştırma Komisyonumuzun muhterem üyeleri, önümüzdeki günlerde yoğun bir şekilde çalışarak, Türk Ceza Kanunu ve Karayolları Trafik Yasasını gözden geçirerek, kanun teklifini, tasarısını, revize edilmiş haliyle Meclise sunmuş olacaklardır.

Değerli arkadaşlarım, büyük bir sevgi bağıyla yetiştirdiğimiz gençlerimiz, bizim her şeyimizdir, yarınlarımızdır, istikbalimizdir; artık, onları kaybetmek istemiyoruz.

Nerede olursa olsun, tüm zaman birimlerinde yitirdiklerimizin aziz hatıralarını tazimle anıyor, bizim yakınlarımız olan yakınlarına, sabırlar ihsan eylemesini Yüce Yaradandan niyaz ediyorum.

Saygılarımı sunuyorum efendim. (Alkışlar)

BAŞKAN – Efendim, teşekkür ederim.

Söz sırası, Doğru Yol Partisi Grubu adına, Kayseri Milletvekili Sayın Sevgi Esen'de.

Buyurun efendim. (DYP sıralarından alkışlar)

DYP GRUBU ADINA SEVGİ ESEN (Kayseri) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Yüce Meclisin, yoğun bir çalışma dönemini kapatarak, tatile gireceği bu son günde, trafik terörüne çare bulmayı amaçlayan, üç ayrı grup tarafından verilen; ancak, aynı amacı taşıdığı için birleştirilen Meclis araştırması önergesi üzerinde, Doğru Yol Partisi Grubunun ve şahsımın görüşlerini, düşüncelerini ifade etmek üzere söz almış bulunmaktayım.

Benden önce konuşan konuşmacı arkadaşlarıma ve önerge sahibi arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

Arkadaşlarımın konuşma metinlerinde bulduğum bilgileri tekrar etmemeye gayret ederek, sizleri saygıyla selamlıyorum; bizleri izleyen vatandaşlarımızı selamlıyorum; terörle yüreği yanmış anaları selamlıyorum; suyun kaynama noktasına geldiği gibi, bu araştırma önergesinin görüşülmesine, önergelerin verilmesine kıvılcım çakan, günlerdir gazetelerde, tevizyonlarda acılı baba tanımıyla yüreklerimizi yakan, 21 gün yürüdükten sonra, Ata huzurunda, yakınlarıyla acıyla kucaklaşan, kimi kazada yakınlarını kaybeden, sakat kalan, tekerlekli iskemleyle gelip destek veren, babasının gözüyle Selin tarafından okunmak üzere mektup veren, ellerindeki çiçeklerle büyük bir vatandaşlık duygusunu, görevini yerine getiren tüm vatandaşlarımızı saygıyla selamlıyorum.

Trafik terörüyle 1987 yılında tanışan, o günden beri her haberle acısı yenilenen, çaresizliği yüreğinde duyan, sis için emniyet tedbiri alınsaydı ve Elmadağ yokuşundaki korkuluklar daha önce konmuş olsaydı bu acıyı yaşamayacak olan; ama, bugün bulduğu bu fırsatta sesini haykırmak isteyen, bununla da yakınlarına, hemşerilerine, vatandaşlarına bir borcunu eda edeceğine inanan, bu araştırmanın sonuçlandırılması ve trafik terörüne dur denilmesi yolunda her türlü çabayı göstermeye hazır olan bir kardeşiniz, bir arkadaşınız olarak sesimin, gücümün yettiğince sizlere görüşlerimi aktarmaya çalışacağım.

Değerli milletvekilleri, dünyaya gelen her canlının en kutsal hakkı yaşama hakkıdır. Bu hakkın, ne suretle olursa olsun, elinden alınmasına rıza göstermek, duyarsız kalmak mümkün müdür? Devlet olma fonksiyonunun en önemli göstergesi, bireyin temel haklarını, özellikle yaşama hakkını korumaktır. Bu olay, aynı zamanda, demokrasi kültürünü de ilgilendirmektedir, başkasının hakkına saygı göstermek, başkasının yaşama hakkına saygı göstermek.

Değerli milletvekilleri, trafik, başkasının yaşama hakkına saygı göstermek değil de nedir? Bu nedenle, sorunun çözümünde en temel değer, demokrasi kültürü ve trafik kültürüdür. 21 inci Yüzyıl derken, çağ atlamaktan bahsederken, gelişmiş ülke olmayı hedef seçerken, ülkemize turist davet ederken, kilometre taşının ilk noktası saygıdır. Yaşama hakkına saygıdır.

Bugün gelinen netice, her partinin, çok sayıda milletvekilinin imza ederek ayrı önerge vermesi, Ata'nın huzurundaki kucaklaşmalar, çevreden verilen alkış desteği, basınımızın duyarlılığı, sivil toplum örgütlerinin desteği ve bu güçlerin, yasama Meclisine, anında, tatil olmasına rağmen taşınması, umarım ki, demokrasi kültürünün ayak sesleri olacaktır.

Değerli milletvekilleri, çok tabiîdir ki, bizler trafikle yaya olarak, sürücü olarak tanışıyoruz. Günümüzde dünyanın en ücra köşesi dahi, trafikten nasibini aldı, hava trafiğinden nasibini aldı, kara trafiğinden nasibini aldı, deniz trafiğinden nasibini aldı. En büyük dileğimiz, karada yaşananların, diğerlerine örnek olmamasıdır.

Konunun huzurunuzda tartışılması, boyutlarının tespiti, olaylara hepimizin birer canlı şahit olması, her konuşmacının bizleri aydınlatacak olması nedeniyle, araştırma önergesinin kabul edileceğine inancım tamdır; ancak, kamuoyunun bilgilenmesi açısından, hafızaları yenilemek, istatistik rakamlara bir göz atmak, çıkarılan yasalardan, uygulamalardan söz etmeye ihtiyaç vardır.

Dünyada ve ülkemizde yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketlerine trafik denmektedir.

Gelişen teknolojiyle beraber motorlu taşıtlar hayatımıza girmiş, insanların ve eşyaların rahat ve hızlı taşınması suretiyle sayısız istifadeler gündeme gelmiş ve insanlık, her geçen gün, bilimkurguda rastlanır gibi, gelen gelişmelere şahit olmuştur.

İleri teknolojiyle doğru orantılı olarak, yüksek hızlara sahip olan taşıtların trafikte kullanılmasıyla, yetersiz altyapı, yetersiz kural, yetersiz denetim ifadeleri telaffuz edilmeye başlanmıştır.

Kara taşımacılığı açısından, birçok Avrupa ülkesinden daha büyük bir potansiyele sahip ülkemizde, aklımıza ilk olarak karayolları ağı ve can güvenliği gelmektedir. Karayolu taşımacılığındaki aşırı yığılma, yolların yetersiz kalmasına ve trafik kazalarının trajik boyutlara ulaşmasına; bu ölçüye paralel olarak da, karayolları ağımızın istenen düzeyde olmaması, yıllardır trafik terörünün kıskacında olan ülkemizi ekonomik yönden de çarpıcı boyutlar sergilemesine neden olmaktadır. Öyle ki, ekonomik kayıplarımız, birçok ülkenin bütçelerinin üzerindedir.

Bu anlamda, ilk önce, karayollarında can güvenliğini artırıcı önlemler alınması, daha sonra ise, bu kayıpların ekonomimize girdi olarak kazandırılması millî bir sorun olarak algılanmalıdır.

Hiç şüphe yok ki, trafik terörünü, sadece can ve mal kaybına neden olarak tanımlamak mümkün değildir. Olay sonrası oluşan sosyolojik, psikolojik ve fizyolojik travmalar toplumun sağlığını bozmaktadır. Avrupa'da 800 ölü yakınının katıldığı bilimsel bir anketin sonuçlarına bir bakınız: Günlük işlere ilgi kaybı yüzde 72, sürüş yeteneği kaybı 70, intihar etme isteği yüzde 37, bunalım yüzde 64, öç alma isteği yüzde 71'dir.

Değerli milletvekilleri, ülkemizde yapılan anketlerde de, benzer sonuçlar elde edilmiştir. Yine, çarpıcı olduğunu düşündüğüm bazı anket ve çalışma sonuçlarını sizlere arz etmek istiyorum. Trafik kazaları sadece ülkemizde değil, dünyada da en büyük sorunların başında yer almaktadır. Her yıl dünyada trafik kazaları sonucu 800 000 kişi can vermekte, 15 milyon kişi de yaralanmaktadır.

Ülkemizde son yıllarda; 1997 yılında 5 134, 1998 yılında 4 852 ve 1999-2000 yıllarında da buna benzer rakamlarla vatandaşlarımızı kaybetmiş bulunuyoruz.

1997 yılında trafik polislerinin belirttiği maddî hasar toplamı 45,8 trilyondur.

5 134 ölünün maliyeti ise 56 trilyon, yaralının maliyeti 130 trilyondur.

Ülkemizdeki trafik kazalarının sosyoekonomik maliyeti, gayri safî millî hâsılamızın yüzde 2,2'sidir. 1998 yılında meydana gelen trafik kazalarının sosyoekonomik maliyeti 2 katrilyon 883 trilyon liradır. Bu rakamlarla, 1 085 adet hastane, 17 265 adet okul, 2 282 kilometre otoyol, 783 116 adet konut yapılacağı hesaplanırsa, bu araştırma önergesinin neden-niçin bağı daha iyi çözülebilecektir.

Değerli milletvekilleri, ifade ederken dahi inanamıyorum. Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre, her 45 dakikada bir trafik kazası olmaktadır ve bu konuyla, Avrupa'da, riski en yüksek ülke konumundayız. Bu nasıl kabul edilebilir tespittir?! Hangimiz, hanginiz bu sonuca katlanabilirsiniz?

Üç milletvekilini bir yılda trafik terörüne kurban veren ve yine nice vatan evlatlarını bu nedenle kaybeden bir ülkenin ilk yapacağı işlerden biri, mutlaka trafik terörüne dur demek olmalıdır. Akılla ve istekle birlikte halledilemeyecek sorun yoktur. Yeter ki, bunun bir planlaması yapılsın, uzun ve kısa vadede gereken tedbirler alınsın, inatla da uygulansın.

Olaya biraz da yasal düzenlemeler boyutundan bakmak gerektiğini düşünüyorum. 1926 yılında yürürlüğe giren Türk Ceza Kanununun ilgili maddeleri, 1950 yılında yürürlüğe giren Karayolları Genel Müdürlüğü düzenlemeleri, 1953 tarihli Karayolları Trafik Kanunu ve nihayet 1983 tarihli 2918 sayılı Yasa, maalesef, ülkemizde trafik terörünü önlemeye yetmemiştir.

Burada hemen söylemek gerekir ki, Doğru Yol Partisi iktidarı zamanında, Karayolları Güvenliği Yüksek Kurulunun oluşturulması, okullarda trafik eğitiminin verilmesi, karayollarında ilk yardım istasyonlarının kurulması, trafik kazalarının öncelikle hastanelerde bakımı, trafik cezalarının yine artırılması, sürücü belgesi olmadan araç kullananlara hapis cezası getirilmesi, B, C, D, E sınıfı sürücü belgesi almak için ortaokul bitirme şartı getirilmesi, toplutaşım araçlarında sigara içme yasağı, sürücü belgelerinin ellerinden alınması, cep telefonlarının kullanılma yasağı, Garanti Fonunun oluşturulması, yerel radyo ve televizyonların eğitim programlarının en az 30 dakikasının trafik eğitimine ayrılması, Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonunun kurulması, kazaya karışan otobüs firmalarının teşhiri, fahrî trafik müfettişleri, otoyollarda alkollü içki satılmasına izin verilmeyeceği esasının getirilmesi, sonraki yıllarda, meydana gelen kazaları ve ölüm oranlarını azaltmış ise de, gelişen teknoloji ve acımasız netice, konuyu yeniden gündeme almak gereğini doğurmuştur.

Değerli üyeler, konuşmamın başında ifade ettim; yılların yarasının yakın planda çözülmesi, yarın çözülmesi gibi bir beklentimiz yok. Hepimiz biliyoruz ki, altyapı çalışmaları, ulaşım politikalarının değiştirilmesi, raylı sisteme geçilmesi, karayolları trafik ağlarının kurulması, sinyalizasyonla donatılması, vatandaşların eğitimi, işin programlanması bir zaman dilimine yayılabileceği, işin tabiatı icabıdır ve bundan sonra da, araştırma komisyonunun görevidir. Ancak, bu çalışmanın öncelikli işler kapsamına alınması gibi hayatî bir öneminin olduğunun kabulü gerekiyor.

Bunun yanında, hemen alınması gereken tedbirler vardır. Yaz tatilinin başladığı şu günlerde, ekonomik sıkıntıdan, stresten bunalan vatandaşlarımızın eş, dost, akraba görmek veya tatil amacıyla çıkacakları yolculuklar öncesi yürekleri ağzında; hiçbir şekilde emniyette olmayacaklarını biliyorlar. Yollarından gidiyorlar, karşı araç banketten atlayıp üstlerine geliyor. Küçük araçtan korkuyorlar, otobüslerle seyahat etmek istiyorlar, ne yazık ki, sonuç, sanki kitle ölümleri... Şoförler uyuyor, kimileri olmayacak yerde yarış yapıyor, kırmızı ışık diye sanki bir mekanizma yok, trafik polisleri görev başında ölüyor; yaya olsanız başka tehlike, araçta olsanız başka tehlike... Gazeteleri açmaya, televizyon seyretmeye korkuyoruz; bugün kaç kaza, kaç ölü diyecek diye. Kurban Bayramının neredeyse adı değişti. Bir Kurban Bayramı öncesinde ortalama 150 kaza oluyor, 200 insanımız ölüyor, 300 kişi yaralanıyorsa, bayram bunun neresinde?!

Burada bir hakkı daha teslim etmek istiyorum. 1970'lerden beri Trafik Kazalarını Önleme Cemiyetinde çalışan, ondan sonraki yıllarda da olayın toplumsal boyutuyla devamlı ilgili olan bir arkadaşınız olarak, trafik hizmeti yapan birimlerle devamlı çalışma içerisinde oldum. Görüştüğümüz bu araştırma önergesi nedeniyle de, trafik hizmetlerinden bilgi aldım. Gördüm ki, işin teorik kısmında, kanun, kural, istatistik önlemler paketi boyutunda çok güzel çalışmalar var. Bununla şunu söylemek istiyorum: Yeter ki, hayata geçirilsin, trafik hizmetlerinde çalışanlara her türlü teknolojik yardım yapılsın, kadro verilsin. Ben, bu arada, her türlü güç şartlarda trafik hizmeti veren tüm Emniyet mensuplarına, Doğru Yol Partisi ve şahsım adına teşekkür ediyorum.

Sayın hükümetten ve Sayın İçişleri ve Ulaştırma Bakanlarımızdan, bu yaz tatilinin başlangıcında, hiç olmazsa, ellerindeki imkânlarını iyi değerlendirmelerini, zaten trafikçe malum kara noktalarda özel önlemler almalarını, gerekirse hizmetiçi kadro kaydırması yapmalarını; değerli basın mensuplarından, her türlü uyarı eğitiminin verilebilmesi için, özel program yapmalarını; vatandaşlarımızdan "yapılan istatistik değerlendirmelere göre, bugün 40 kişi ölecek, bu siz olmayın" sözünü, hiç ama hiç akıllarından çıkarmamalarını rica ediyoruz.

Aracın, öndeki otomobilin bagajına sığmayacağını; emniyet kemerlerinin tekerlekli sandalyeler kadar bağlayıcı olmadığını; güvenli sürüşün deneme yoluyla öğrenilemeyeceğini, zira, ders almaya vakit kalmayabileceğini; başkalarının yardımına muhtaç kalmamak için kurallara uyulması gerektiğini unutmamamız gerektiğini belirterek, tüm yurttaşlarımıza, kazasız belasız günler diliyor ve saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Efendim, teşekkür ediyorum.

Şimdi, söz sırası, Milliyetçi Hareket Partisi Grubunda.

Trabzon Milletvekili Sayın Orhan Bıçakçıoğlu; buyurun. (MHP sıralarından alkışlar)

Sayın Bıçakçıoğlu'nun da, bugün, zamanı milimize edeceğini umuyorum.

MHP GRUBU ADINA ORHAN BIÇAKÇIOĞLU (Trabzon) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi Milliyetçi Hareket Partisi Grubu ve şahsım adına saygıyla selamlıyorum. Çeşitli partilerden çok değerli milletvekili arkadaşlarımızın vermiş olduğu bu önerge üzerinde söz almış bulunuyorum.

Benden önce konuşan değerli hatipleri dikkatle dinledim; fakat, ben, burada -nasıl, hiç kimse yokken, biz bize konuşuyoruz- bu olayın bir değişik boyutunu dikkatinize sunmak istiyorum.

Konuşmamın başında, 21 inci Yasama Döneminde aramızdan ayrılan değerli milletvekillerimizi bir kere daha rahmetle anıyorum ve geride bıraktıklarına da Cenabı Hak'tan sabırlar niyaz ediyorum.

Konumuz trafik. Bu konuda, bu kürsüden veya çeşitli yerlerde, yılın oniki ayı, mütemadiyen, çeşitli fikirler ortaya atılır, konuşmalar yapılır, çözüm önerileri üretilir ve bunlar uygulamaya da geçirilir; fakat, her nedense, istatistikî rakamlar -biraz önce, konuşmacılar, çelişkili de olsa, verdiler; ben, hiç girmeyeceğim- her geçen gün biraz daha artar, maddî kayıplarımız, can kayıplarımız biraz daha fazlalaşır.

Nedir bunun sebebi? Sebebi, trafik kazalarının, trafik anlayışının, bu ülkede gerçek manada algılanmayışıdır. Trafik kazalarının aslî unsurunun ne olduğu, bugüne kadar, bu ülkede kavranmamıştır. Şimdi, siz, trafikteki insan faktörünü gözardı ederseniz, hayatını bu işten kazanan şoföre yol boyuna diktiğiniz billboard'larda "canavar" diye hitap ederseniz, bu insanın ruh halini bozarsınız.

Buradan, İçişleri Bakanımıza -biraz önce buradaydı- rica ediyorum. Yol boylarına koyduğunuz "trafik canavarı olmayın" uyarı işaretlerini kaldırınız. Bunu, şoförlük mesleğiyle hayatını idame ettirmiş biri olarak söylüyorum. Yol kenarlarına koyduğunuz polis maketlerini, polis aracı maketlerini, vatandaşımızla alay noktasına getirecek kadar yaygınlaştırdınız. Bunları kaldırınız. Avrupa'nın hiçbir ülkesinde böyle bir şey yok. Avrupa ülkelerinde, gelişmiş ülkelerde trafik polisi bile yok. Her biriniz çıkıp geliyorsunuz, görüyorsunuz.

Şimdi, önüne iki tane televizyon kamerası olan, trafik çevirmesi yapıyor; suçluyu çevirelim, suçluyu takip edelim... Yolda seyir halinde, kanuna nizama uymuş vaziyette seyreden şoför esnafı çevirip, suçluymuş gibi eli direksiyondan alınıp otomobile dayanıyor, üst aramasından geçiriliyor; sonra da, o bölgeden geçen yayalara mikrofon uzatılıp deniyor ki: "Sizi rahatsız ediyor muyuz?" Belki, o yaya, orada "ben rahatsız olmuyorum" diyor; ama, inanın, şahsen, ben evde televizyonun başında o görüntüyü seyrederken rahatsız oluyorum.

Biz şoför esnafının saçına karıştık, sakalına karıştık; biz, şoför esnafının kravatına karıştık; biz, şoför esnafının müzik kültürüne karıştık. Bunlarla trafik kazaları önlenmez. Bu, olsa olsa şoför esnafının ruh halini bozar, sinirlerini artırır ve gergin bir halde direksiyon sallamasına sebep olur. Bu uygulamalardan vazgeçmemiz lazım.

Şimdi, 2918'den, 4199'dan istediğiniz kadar bahsedin... Değerli milletvekili arkadaşlarım, tatile çıkmadan önce -basında da yer aldığı gibi- bir kanun teklifi hazırladılar; güzeldir. Hatalı sollamaya 1 milyar verin, altından arabasını alın; bu kazaları önleyemezsiniz. Bu kazaları maddî tedbirlerle, cezayı artırarak önleyemezsiniz. Bu kazaların önlenmesinin yolu, önce bu kafamızın içerisindeki düşünce yapımızı değiştirmekten geçer.

Şimdi, ülkemizde, cumhuriyet hükümetleri -kimseyi suçlamıyorum; fakat, olmuş bir gerçeğin de altını çizmek istiyorum- öncelik sıralamasını karayollarında yapmamışlardır. Belki, bulunduğu bölge için yirmi yıl sonra bile ihtiyaç olmayacak, yirmi yıl sonra bile o bölgede gerek duymayacağımız 4 gidiş 4 geliş 260 kilometrelik otoban yolu yaptınız -ki, yanında alternatif olarak bölünmüş 2x2 yol varken- ama, yılda 1 000 kişinin öldüğü 300 kilometrelik bir Karadeniz sahil yolu hâlâ bitirilememiştir. Biz diyoruz ki, PKK teröründen, bölücü terörden 30 000 insanımız can verdi. İşte istatistikler. Demek ki, biz, her altı yılda bir, PKK'ya verdiğimiz insan sayısı kadar, teröre verdiğimiz insan sayısı kadar vatandaşımızın hayatını trafikte heba ediyoruz.

Yine, deniliyor ki: 150 milyar dolardır bu terörün maliyeti. Şimdi soruyorum: Bizim hükümetlerimiz, geriye doğru altı yıl içinde karayollarına, 150 milyar doları bırakın, 50 milyar dolarlık yatırım yaptılar mı? Hepinizin altında arabalar var. Bakın arabaların maliyet faturalarına; iki katıdır onun üzerindeki vergi. 30 milyarlık arabanın üzerinde, 15 milyardır fabrika çıkışı, 15 milyar da vergi vardır. Devlet, araçlar üzerinde vergiden tahsil ettiği geliri o araçların hizmetine sunmuş mu, mevcut hükümetler sunmuş mu; sunmamış.

Şehirlerarası bütün yolların bölünmüş yol olması lazım. Otoban lüksüne, otoban hayaline kendimizi kaptırıp, birtakım kara noktaları görmezlikten geldik biz bu ülkede ve binlerce insanımızı trafiğe kurban ettik.

Ben halime şükrediyorum ve diyorum ki: Bu ülkenin şoförleri gerçekten dünyada bir numaralar. Bizim şartlarımızda başka ülkelerin insanları olsaydı, bu rakamlar belki yüzbinlerle ifade edilirdi. Bunu da gözardı etmeyiniz lütfen.

Kanunları değiştirmekle meseleye çözüm bulamazsınız. 2918'i 4199'la değiştirdik. Bir günde birilerinin cebine trilyonlar gitsin diye TTKB diye bir şey getirdiniz şoför esnafına. Neydi bu: Ticarî Taşıt Kullanma Belgesi. Bir günde birileri trilyonlar kazandı. Kim geçti eğitimden; hiç kimse geçmedi eğitimden. İçişleri Bakanı bu konuda da duyarlıdır.

Şoför esnafı değnekçiye rüşvet verecek, şoför esnafı kâhyaya rüşvet verecek; şoför esnafı mafyanın eline kalmış, şoför esnafı hakkını arayamaz olmuş; o sinirle, o stresle direksiyona çıkacak... Siz, o insanın ruh halini düşünebiliyor musunuz?

Şimdi, belediyelere, trafik polisliği yetkisini verdik. Jandarmaya -aracın ruhsatına tapu diyor- trafik memurluğu yetkisini verdik. 4199 sayılı Yasayla fahri trafik müfettişliği müessesesini ortaya koyduk ve bunu uygulamaya geçirdik.

Şimdi, soruyorum: Odası soyar, birliği soyar, federasyonu soyar, konfederasyonu soyar... 500 000 liralık sac plakayı 10 milyon liraya bu adam alır. Hiç kimse bunları düşünmez, hiç kimse bunlara çözüm yolu üretmez. Hep, vur abalıyadır. Şoför esnafını, bu ülkede, sağmal inek gibi görmüşlerdir bunca yıl. Ama, biz, ne yapıyoruz; en küçük bir kazada bile bu insanları suçluyoruz.

Şimdi, moda oldu nasılsa... Sayın Boray Uras, İstanbul-Ankara arasında yürüdü -hanımefendi kızına Allah'tan rahmet diliyorum- ve yolu geldi, en sonunda Anıtkabir'e çıktı. Ben de, sizi, isterseniz, buradan bir Anıtkabir'e çıkarayım.

Şimdi, ben, biraz önce "biz, öncelik sıralamalarını iyi yapamadık" dedim. Bakınız, beyler, değerli milletvekili arkadaşlarım, burada, 1924 senesinde, Atatürk zamanında çıkarılan bir kanun var. 10 Nisan 1340 tarihli; yani, 1924'e tekabül ediyor. Deniliyor ki: "Erzurum-Trabzon arasındaki tren yolunu yapmamız lazım bir yıl içinde." Tarih koymuş "1341'de bitecek. inkişafına başlansın ve bitirilsin" demiş. Bunlar, o zaman yerel gazeteleri. Cumhurbaşkanı şehri ziyaret etmiş, istasyonun temel inşaatını başlatmış. Başbakan Hasan Saka gelmiş, temelini atmış 1947'lerde -bu dediğim olay, 1944'de, 1947'de- ve aradan yetmişbeş yıl geçmiş, biz, hâlâ, Atatürk'ün gösterdiği yolda gitmemişiz, bu ülkenin demiryolunu ihmal etmişiz, karayolunda yük ve yolcu taşımacılığının oranını yüzde 95'e çıkarmışız, bol bol lastik satmışız, bol bol araç satmışız; fakat, karayollarını, o araçlara uygun hale getirmemişiz.

Ben, öneriyorum, trafik hız limitlerini de yükseltmemiz lazım diyorum. Bazı arkadaşlarım diyor ki... Hız limitlerinin 90'dan daha yukarı olmasını istiyorum. Neden; ben, bu işin içinden geliyorum. Her köşe başına değil, siz, her araca bir trafik polisi koysanız, bu kazaları önleyemezsiniz. Ankara-Polatlı arası bölünmüş yol, arabalarınızın ekranı 260; 90'da gidersiniz, trafik polisi köşe başında. Böyle şey olmaz! Hız limitlerinin, bazı yerlerde tabelalarda yükseltilmesi lazım; 120, 130, 140; yerine göre Avrupa standartlarına çıkarmamız lazım; yerine göre 70'e düşer, 50'ye düşer, şehir içinde düşer.

Ben, size bir şey daha söyleyeyim. Dünyanın hiçbir yerinde böyle trafik uygulaması yok; direksiyon başındaki şoföre ceza yazılmaz. Direksiyon başındaki şoförün, ceza ödediği zaman asabı bozulur. Avrupa bunu nasıl yapıyor; bilgisayarda... Aklın yolu bir. Vatandaş, şoför, evinde dinlenirken, cezayı postacı götürüyor. Şimdi teknoloji gelişti, radar sistemi gelişti. Belli noktalara, arabaların plakasını gösteren, hızını ölçen radar sistemlerini koymamız lazım.

Bugün hangi trafik polisinin yanına yanaşsanız "beni bir karakola aldırabilir misin vekilim" diye soruyor. Adam canından bezmiş kavşakta, şoföre tabiî ki iyi davranmıyor, onun da ruh hali bozulmuş. Şu Meclisin bahçesinde bile bir sürü trafik polisi arkadaşımız var; her taraf trafik polisi... Böyle şey yok, dünyada yok.

Tabiî, Sayın Başkan az konuşmam için uyarıyor; ama, ben, bu konularda doluyum.

İSMAİL KÖSE (Erzurum) – Bildiklerini söyle; istifade ediyoruz.

ORHAN BIÇAKÇIOĞLU (Devamla) – İnşallah, bütün şehirlerarası yolların bölünmüş yol olduğu günler yakındır diyorum. Yol çizgilerinin tamamının çizilmiş olmasını istiyorum.

Ankara'dan çıkın, 20 ili bağlayan Ankara-Çankırı-Çorum-Samsun yoluna bakın; bölünmüş yol değildir. Bu illerin Ankara'ya tek ulaşım yolu burasıdır. Bırakın yolun bölümünmemiş olmasını, ben geçen hafta gittim, çizgisi bile yok, siliniyor. Kaliteli çizgi yapmamız lazım. Bunların yanında, standartlara da uygun yol yapılsın, iddia ediyorum, bu trafik terörüne verdiğimiz can sayısı çok daha az olacaktır.

Bir şey daha söylüyorum ve bunu da öneri olarak getiriyorum: Radyo Televizyon Üst Kurulu, kapatma cezası vereceği programlarda, o programın yayın saatinde trafik eğitim programının yayınlanmasını mecburi hale getirsin. Yoksa, televizyonlarımız, yasak savmacı anlayışla, gözü yaşlı bir babanın İstanbul-Ankara arasındaki yürüyüşünü Meclisi küçük düşürecek kadar ön plana çıkaranlar, kendilerinin kanunî yükümlülükleri altında olduğu trafik programlarını gece saat 2-3'e koymasınlar; izlenebilir, reytingi yüksek zaman dilimlerinin arasına koysunlar. Bu, işte, vatanseverliğin, ülkeyi sevmenin, Boray Uras beyefendiye saygı duymanın gereğidir; onun sonucu olmalıdır.

Tekrar, trafik terörüne verdiğimiz canlar için Cenabı Hak'tan rahmet diliyor; hepinizi, şahsım ve bu Parlamentoda temsil ettiğim, aralarından çıkıp geldiğim şoför esnafı adına saygıyla, sevgiyle selamlıyor, hepinize hürmetlerimi sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Sürücü kursunu unuttunuz...

ORHAN BIÇAKÇIOĞLU (Trabzon) – O da ayrı; 5 dakika daha sürem kaldı bakın...

BAŞKAN – Hayır, bir şey demedim. Yani, o kaldı dedim.

Demokratik Sol Parti Grubu adına, Balıkesir Milletvekili Sayın Numan Gültekin.

Buyurun Sayın Gültekin. (DSP sıralarından alkışlar)

DSP GRUBU ADINA NUMAN GÜLTEKİN (Balıkesir) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bugün, Yüce Meclisimiz, ülkemizin yıllardan beri büyük bir üzüntüyle yaşadığı en önemli sorunlardından biri olan trafik sorunlarını dile getiren araştırma önergelerini görüşmek üzere toplanmış bulunmaktadır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığımıza verilmiş 5 ayrı araştırma önergesi vardır. Bu araştırma önergelerindeki ortak payda ise, son yılarda ülkemizde meydana gelen trafik kazalarındaki can kaybının korkutucu rakamlara ulaşması nedeniyle, konunun, bütün yönleriyle ele alınıp, araştırılarak, bu konuda alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi için, Anayasamızın 98 inci ve İçtüzüğümüzün de 104 üncü ve 105 inci maddeleri gereğince araştırma açılması istemidir.

Bu araştırma önergeleri hakkında, Demokratik Sol Parti Grubu adına konuşmak üzere söz almış bulunuyorum. Konuşmama başlamadan önce, Yüce Meclisi ve tüm vatandaşlarımızı, Grubum ve şahsım adına, saygılarımla selamlıyorum.

Bilindiği üzere, evladını elim bir trafik kazasında kaybeden ve şahsında, kendisi gibi binlerce ana babanın feryadını da yüreğinde taşıyan Sayın Boray Uras'ın, İstanbul'dan başlayıp Ankara'ya kadar devam eden yürüyüşünün, herhalde, amacı, tüm halkımızın, devletimizin ve Parlamentomuzun dikkatlerini, ülkemizde yıllardır can alan trafik terörüne çekmekti. Bence, Sayın Boray Uras, bu önemli amacına ulaşmıştır. Yürüyüşü boyunca, toplumumuzun tüm kesimlerinden, haklı olarak, büyük destek almıştır; çünkü, sorun, tüm halkımızı ilgilendiren önemli bir sorundur.

Bugün, burada, görüldüğü gibi, halkımızın iradesinin yegâne temsil yeri olan Yüce Meclisimiz de, bu toplumsal yaraya gerekli ilgiyi göstermiş, bu konudaki araştırma önergelerini öncelikli olarak ele almak üzere toplanmıştır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bilindiği üzere, trafikle ilgili sorunlarımız, ülkemizin önemli sorunlarının başında gelmektedir. Yoğun bir gelişme süreci içerisinde bulunan ülkemizin, her yıl, binlerce insan hayatına ve katrilyonlarca liralık kaynak israfına neden olan böyle bir sorununu küçümsemek veya görmezlikten gelmek mümkün değildir.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanlığının 1999 yılı kazalarının sonuçları üzerinde yaptığı şu değerlendirme, olayın, büyüklük ve önemini açıkça ve çarpıcı biçimde sergilemektedir.

1999 yılı sonu sonu itibariyle trafik kazalarında kaybettiğimiz insan sayımız 4 606'dır. Yaralanan vatandaşlarımızın sayısı ise, 113 000 küsurdur. Bu kazalardaki maddî hasar miktarı ise, yaklaşık 142 trilyon liradır.

Bir de bunlara hiçbir maddî kayıpla kıyaslanması dahi mümkün olmayan, sayıları binleri aşan insan kayıplarımız eklenince, nasıl büyük bir sorunla karşı karşıya bulunduğumuz daha iyi anlaşılacaktır. Ülkemiz trafiğinin facia boyutlarına varan bu durumu dünyanın çeşitli ülkeleriyle kıyaslanınca, olayın boyutu daha açık ve net bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Dahil olmak için büyük mesafe kaydettiğimiz Avrupa Birliğinin bazı ülkeleriyle Türkiye verilerini kıyaslarsak, 100 000 araca düşen ölü sayısı, Almanya'da 16, Fransa'da 29, İngiltere'de 12, İspanya'da 28, Türkiye'de ise 59'dur.

Yine, 1 000 kilometrekareye düşen toplam yol uzunlukları, Belçika'da 4 710 kilometre, Danimarka'da 1 665 kilometre, Hollanda'da 2 730 kilometre, Türkiye'de ise yalnızca 80 kilometre civarındadır.

Araç sayısı yönünden karşılaştırırsak, Almanya'da yaklaşık 49 milyon, Fransa'da 29 milyon, İngiltere'de 27 milyon, İspanya'da 21 milyon; Türkiye'de ise, 1999 yılı rakamlarıyla, yaklaşık 9 milyon araç mevcuttur.

Görüldüğü gibi, araç sayısı ve yol uzunluğu yönünden çok geride olmamıza rağmen, 100 000 araca düşen ölü sayısında başı çekmekteyiz.

Sayın Başkan değerli milletvekilleri; yukarıdaki rakam karşılaştırmalarından anlaşılacağı üzere, ülkemizde bilinen kanlı terör örgütlerinden çok daha yıkıcı, yakıcı ve tahripkâr bir terörle karşı karşıya bulunmaktayız. Bu, trafik terörüdür. Bizim karayolları uzunluğumuz ve araç sayımız, Avrupa Birliği ülkelerinden kat kat azdır; ancak, bizdeki kaza sayısı, ölüm oranı onlardan kat kat fazladır. Neden? Bunun nedenini anlamak için de büyük araştırmalara gerek yoktur. Nedeni ortadır.

Cumhuriyetimizin kuruluşunun onuncu yılında bestelenen Onuncu Yıl Marşında dile getirilen "Demir ağlarla ördük/Anayurdu dört baştan" dizesindeki haklı övünmenin daha sonraki dönemde, Atatürk'ün ölümünden sonra...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

NUMAN GÜLTEKİN (Devamla) – Atatürk'ün ölümünden sonra unutulup, hele hele, 1950'lerden sonra bir saplantı halinde karayolunun yolcu ve yük taşımacılığında önplana çıkarılması ve bugün, oransal olarak bu iki taşımacılıkta karayolunun payının yüzde 95'i aşmasıdır.

Devlet Demiryolları İşletmemiz, 8 607 kilometresi anahat ve 1 901 kilometresi tali hat olmak üzere, toplam 10 508 kilometrelik demiryolu hattında taşımacılık faaliyetlerini sürdürmektedir. Anahatların yüzde 99'unda halen tek hat işletmeciliği vardır. Yolcu ve yük taşımacılığındaki karayolu ağırlığının demiryolu ve denizyolu lehine değiştirilmesi, gerekli ve zorunlu hale gelmiştir. Ancak, bunu söylerken, yukarıdaki araç sayısı karşılaştırmalarından anlaşılacağı üzere, Türkiye'de karayollarının nitelik yönünden hızla geliştirilmeye ihtiyacı vardır.

Yine, ülkemizde önemli bir sorun da, karayollarımızdaki ticarî araç sayısı fazlalığıdır. Türkiye'deki toplam 9 milyon aracın yaklaşık yüzde 46,74'ü ticarî araçtır; yani, kamyondur, otobüstür, kamyonettir, minibüstür. Bu oran, Avrupa ülkelerinde çoğunlukla yüzde 2 ile yüzde 10 arasındadır; olması gereken rakam da budur.

Değerli milletvekilleri, yukarıda arz ettiğim manzaraya, maalesef, bazı ilaveler yapmamız gerekiyor. Bunlar, yeterli trafik eğitimi verilememesi, ticrarî araç sürücülerinin müsaade edilen sürelerden daha uzun süre ve uykusuz araç kullanmaları, alkollü olarak araç kullanılması, emniyet kemeri kullanımında gerekli titizliğin gösterilmemesi, özellikle, ülkemiz yollarında tespit edilen karanoktaların hâlâ düzeltilmemesi, trafik kurallarına uymamanın âdeta gelenekselleşmesi, bu kurallara uymayanlara verilen cezaların yeterince caydırıcı ve yaptırımcı olmayışı, ehliyet veren kursların yetersizliği ve konunun ciddiyeti bakımından düşündürücü şartlarda hizmet vermeleri, yetersiz yol şartları, araç bakımlarının zamanında ve usulüne uygun yaptırılmaması, trafikteki araçların yaşlı oluşu sayılabilir.

Bütün bunlar, halkımızın gerek yaya gerek sürücü ve yolcu olarak her gün nerede ise, büyük bir ölüm-kalım savaşı içine girmekte olduklarının göstergeleridir.

Efendim, gördüğünüz gibi, tablo, karamsar, hem de oldukça karamsar; ama, alacağımız isabetli ve kalıcı tedbirlerle, can ve mal kaybını asgarîye düşürmemiz mümkündür. Gelişmiş ülkeler, mümkün olduğunca bu konuda uygun çözümler üretmişler ve kayıpları asgarîye indirmişlerdir. Çözüm, öncelikli olarak, yük ve yolcu taşımacılığındaki karayolu payının mümkün olduğunca azaltılmasını hedef alan demiryolları, denizyolları ve hava taşımacılığının bu alandaki payını yükseltmeyi hedefleyen akılcı, bilimsel ulaştırma planları hazırlayarak, bu planları kararlılıkla uygulamaktan geçmektedir.

Bu planın ana ekseni, yolcu ve yük taşımacılığında karayollarının yükünü hafifletmek olacak, ayrıntılarında ise, trafik eğitiminden başlayarak, yol şartlarının geliştirilmesi, denetimlerin kazaları önlemeye yönelik caydırıcılık düzeyine çıkarılması, trafik suçlarına karşı uygulanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve 765 sayılı Türk Ceza Kanununda gerekli caydırıcı ve yaptırımcı değişikliklerin Meclisimizde hızla gerçekleştirilmesi, kurtarma ve ilkyardım teşkilatları oluşturarak kazalara müdahale süresinin ve kalitesinin yükseltilmesi gibi acil ve hızlı tedbirlerin alınmasıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 57 nci hükümetimizin programında bu ilkeler doğru ve net bir şekilde ortaya konmuştur. Hedef, ülkemizin her yerine kolay, sağlıklı ulaşılabilir duruma gelmektir. Bu doğrultuda, karayolu ulaşımıyla, demiryolu, deniz ve hava yolu taşımacılığı arasında denge kurulacaktır. Bu çerçevede, şehiriçi geçişlerde belediyelerle de işbirliği yapılacaktır. Bu amaçla da, demiryolu ve deniz taşımacılığına özel önem verilecektir.

Karayollarımızda tespit edilen kaza riskleri fazla kara noktaların, hızla yeniden düzenlenmesi ve bu noktalara yakın yerlere trafik ilkyardım ünitelerinin kurulması sağlanacaktır. Mevcut karayollarımızın uluslararası standartlara kavuşturulması çalışmalarına, imkânlar ölçüsünde, hızla devam edilecektir. Hava ulaşımı yaygınlaştırılacaktır. Trafik eğitimi yaygınlaştırılarak sürdürülecektir. Kazaların azaltılmasında önemli bir faktör olan, eğitim; sürücü, yolcu ve yayalara, okulöncesi, okulsonrası ve tüm yaşam boyunca eğitim imkânları sağlanacaktır. Sürücü ehliyeti verilen kursların şartları yeniden düzenlenecektir. Trafikteki denetlemelerin, kazaları önlemeye yönelik olarak yapılması, trafik suçu işleme bakımından caydırıcılık taşıması sağlanacaktır.

Yine, trafik kazalarının önlenmesinde, caydırıcı özelliği olduğuna inandığımız gerekli yasal düzenlemeler, Meclisimizin desteğiyle hızla yapılacaktır. Bu konuda, partimizin Hatay Milletvekili Sayın Namık Kemal Atahan, Bursa Milletvekili Sayın Ali Arabacı, Kütahya Milletvekili Sayın Emin Karaa ve İstanbul Milletvekili Sayın Ahmet Tan’ın Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına, 16.6.2000 tarihinde, kanunlaşmak için sundukları, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı maddelerinin ve 765 sayılı Türk Ceza Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesine ilişkin kanun teklifleri vardır. Bu kanun tekliflerinde getirilmek istenen önemli değişiklikler, özetle şu şekildedir:

Teklifler hazırlanırken, toplumun içinde bulunduğu trafik terörünün bilimsel nedenleri incelenmiş ve toplum bünyemize uymayan belli uygulamalardan vazgeçilmiştir.

Cezaların paraya çevrilmesi veya ertelenmesi kuralından vazgeçilmiş, alkollü içkinin kullanılması tamamen yasaklanarak, sürücüleri daha dikkatli olmayı, karikatürlere bile konu olan içkili davranış bozukluklarından vazgeçirmeyi amaçlamıştır.

Aslî kusur sayılarına, hız kurallarını ihlal etmek ve alkollü araç kulanmayı da getirmektedir. İçkili araç kullanımının ikinci kez tekrarlanması halinde, araca elkoyma kuralı da, yasa teklifinde yeni bir uygulama olacaktır.

Yine, ilgili kanun teklifleriyle, suç ve ceza arasında denge kurularak, ceza adaletini sağlamak, toplumda mevcut adaletsizlik duygusunu onarmak amaçlanmıştır ve ilk defa hukuk sistemimizde, trafik suçlarının bir kısmı, bu teklifle, şuurlu taksir olarak değerlendirilmek istenmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; nasıl, ülkemizi yıllardan beri kasıp kavuran bölücü ve irticaî terörün önü kesilmiş, besleyici, büyütücü kaynaklarının üzerine cesaretle gidilmiş ve gidilmeye devam edilmekteyse, böyle bir sorunun üzerine de cesaret, kararlılık ve bilinçle gidilmelidir.

Ülkemizde bu konuları bilen ve bu politikaları uygulayacak çok sayıda yetişmiş hem de son derece iyi yetişmiş, ülkesini ve milletini her şeyin üstünde tutan değerli bürokrat ve sivil toplum örgütlerimizde görev yapan birikimli insanlarımız mevcuttur. Bizlere düşen görev, birikimli insanlarımıza gerekli desteği sağlayarak, çalışma sevk ve isteklerini artıracak şekilde desteklemektir.

Ben, buradan, önemli çalışmaları yürüten Ulaştırma, Bayındırlık, İçişleri Bakanlıklarımızın, Devlet Planlama Teşkilatımızın değerli bürokratlarına, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun çalışanlarına, konuyla ilgili çalışmalara katkı sağlayan diğer sivil toplum örgütlerinde görev yapan vatandaşlarımıza, yine, ülkemizin trafik sorunlarını konuşurken hem kazalardan önce insanlarımızın eğitilmeleri konusunda hem de kaza sonrası ilkyardım konusunda uluslararası övüncümüz olan Sayın Prof. Dr. Rıdvan Ege Hocamıza, bu konulardaki seçkin çalışmalardan dolayı şükranlarımı sunuyorum.

Ayrıca, bu önemli konuyu Meclisimiz gündemine getirmek için araştırma önergesi veren tüm milletvekillerimize ve parti gruplarımıza, Demokratik Sol Parti Grubu ve şahsım adına teşekkür ediyorum.

Demokratik Sol Parti Grubu olarak, bu önemli konunun, yukarıda özetlemeye çalıştığım bütün yönleriyle ele alınıp araştırılması için ilgili önergelerde istenilen Meclis araştırması açılması isteğine destek vereceğimizi ve ilgili yasal düzenlemelerin bir an önce yapılması için gerekli çalışmalara her türlü katkıyı sağlayacağımızı belirterek konuşmamı bitirirken, tüm vatandaşlarımıza, kazasız, mutlu bir yaşam dileklerimi sunar, Yüce Heyetinizi saygılarımla selamlarım. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim efendim.

Gruplar adına konuşmalar bitmiştir.

Şimdi, önergelerdeki ilk imza sahiplerine sıra geldi.

Naçizane bendeniz, bir önergenin ilk imza sahibiyim; ancak, zamanı minimize edelim diye oturumun başında rica etmiştim, ona uyarak ve zaten, bütün siyasî parti grupları üyeleriyle beraber imzaladığımız araştırma önergesinin gerekçesi de burada okunmuştur; onun için, fazla vaktinizi almak istemiyorum.

Sayın milletvekilleri, ancak, gereken hukukî ve idarî önlemlerin alınabilmesi için, yeni trafik yasasının aceleye getirilmemesi gerektiğinden ve sadece, ceza anlayışına dayalı önlemlerin bir çözüm getirmediği de görüldüğünden, Meclis araştırması açılmasını talep ediyoruz. Yüce Meclisin bu kanaatte olması karşısında, ara vereceği süre zarfında üç ay çalışarak, yaralı yüreklere, bağrıyanık insanlara, acılı ebeveynlere çare olacağı kanaatindeyiz.

Bu arada, Sayın Boray Uras'ın Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına, Başkanımıza vermiş olduğu dilekçeyi, ayrıca, Radyo Televizyon Üst Kurulu Kamuoyu Araştırma Merkezinden Dr. Cengiz Özdiken'in raporunu grupların dikkatlerine sunuyorum.

Saygılarımla.

ZEKİ ÜNAL (Karaman) - Sayın Başkan...

BAŞKAN – Efendim, zatıâlinize söz vereceğim; birinci önerge sahibi olarak, bir konuşmada bulundum.

Şimdi, ikinci önerge sahibi olarak, zatiâlinize, Karaman Milletvekili Zeki Ünal Beye söz veriyorum.

Buyurun. (FP sıralarından alkışlar)

ZEKİ ÜNAL (Karaman) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; geçen yıl mayıs ayında vermiş olduğum trafikle ilgili araştırma önergesi üzerinde görüşlerimi arz etmek üzere, söz almış bulunuyorum; bu vesileyle. Değerli Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, sözüme başlamadan önce, önemli gördüğüm bir hususun altını çizmek istiyorum ve o da şu: Ben, kendimi de dahil ederek söylüyorum, bizler, fert olarak, toplum olarak, devlet olarak, halk olarak, millet olarak, belirli konular mercek altına alınmadığı sürece veyahut da medya tarafından odaklanılmadığı sürece, dikkatlerimizi o istikamete maalesef yönlendiremiyoruz ve dolayısıyla, bizler, herhangi bir yerde bir olay vuku bulmadıkça da, alınması gerekli tedbirler üzerinde de fazlaca kafa yormuyoruz. Yani, bunun birçok örneği de vardır ve herkes, bu örnekleri, çevresinde, seçim bölgesinde görüyor. Mesela, bizim Konya ile Karaman arasında Kaşınhan hemzemin geçit vardı, orada çok kaza oluyordu, otobüsler, araçlar, trenle çarpışıyordu. Öyle bir noktaya geldi ki, artık, herhalde onların limiti dolmuş olacak ki, o zaman, oraya bir üstgeçit yapma ihtiyacı hâsıl oldu.

Mesela, yakın zamanda, yine, TRT Genel Müdürlüğünün hemen önündeki kavşakta bir bayana bir araba çarpmıştı, o kadıncağız vefat etmişti; ondan sonra, oraya bir lamba konuldu. Şimdi, bizim milletvekili lojmanlarının ikinci kapısında yakın zamanlarda hemen kurulmuş bir lamba, trafik işaretleri görüyorum; ancak, ondan önce birinci kapı daha önemlidir; çünkü, birinci kapıdaki araçlar daha süratli bir şekilde seyrediyorlar; Allah korusun, orada bir kaza olabilir. Böyle bir kaza olduktan sonra da, oraya böyle bir tedbir alınmasını, ben şahsen arzu etmiyorum; yani, şimdiden böyle bir tedbirin alınmasında fayda var.

Bu vesileyle, şunu arz etmek istiyorum: Şayet, Boray Uras Beyefendi evlat acısıyla İstanbul'dan kalkıp Ankara'ya gelmemiş olsaydı, bendenizin bir sene önce trafikle ilgili vermiş olduğu araştırma önergesi, acaba gündeme alınacak mıydı? Evet, belki şu anda 6 ncı sıraya gelmişti; ama, bir yıldan beri bekliyor. Demek ki, genel olarak bir duyarsızlığımız var.

Değerli arkadaşlar, bu araştırma önergelerinin şu faydası olacak: Eğer ekim ayında Meclis açılacak olursa ve Trafik Yasasıyla ilgili konular görüşülecek olursa, öyle zannediyorum ki, kurulacak olan araştırma komisyonunun ortaya koyacağı rapor, büyük çapta ona ışık tutacaktır. Bu yönüyle çok faydalı olacağı kanaatindeyim; ancak, temel bazı meseleleri de, tabiatıyla o rapora derç etmek lazım.

Birincisi, tabiî, altyapı; yani, altyapı eksikliği var. Bizim karayollarımızın standartları, dünya standartlarının yüzde 20'sindedir. Hemen şunu da arz etmek istiyorum; yine uzmanların ifadesine göre, bölünmüş yollar trafik kazasını yüzde 70 azaltıyor. Şu anda, karayollarında -zaman zaman tabiî ki gece veya gündüz yolculuk yapıyoruz- maalesef, işaretler kifayetsiz, yol çizgileri görünmüyor.

Tabiî, sürücü hataları da fevkalade önemli ve çok ilginçtir; yine, Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından yapılan bir araştırmaya göre, 1984 yılında sürücü hataları yüzde 73 iken, 2000 yılında bu oranın yüzde 97'ye çıktığı görülüyor.

Sürücüler genelde alkollü oluyorlar ve trafik kazalarının büyük bir bölümünün alkol alan sürücülerden kaynaklandığını, yine aynı şekilde, resmî veriler bize bildiriyor. Çok ilginçtir; alkollü araba kullanmak 1984 yılına kadar yasaktı, 1984 yılından sonra bir yönetmelik çıkarıldı ve limitler getirildi, promil limitleri getirildi. Biz, böyle bir tabiri daha evvel hiç duymamıştık, bilmiyorduk; ne zaman ki serbest bırakıldı, bu yönetmelikle promil limitleri ortaya konuldu ve şimdi promil kültürümüz de oldukça gelişti; yani, hangi kişi, kaç promil ayarında, düzeyinde alkollü veya değil... Çünkü, televizyonda sürekli seyrediyoruz, görüyoruz ve üzülüyoruz. Belki, biraz komedi gibi oluyor; ama, insanların ölümüne bunlar sebep oluyor.

Çok ilginçtir; 1984 yılında bu yasa kaldırıldıktan sonra, 1985 yılında kaza sayısı 65 831'e çıktı ve 1986 yılında kaza oranı birdenbire yüzde 40 arttı. Ben bu rakamları Emniyet Genel Müdürlüğünden yeni aldım; 1986 yılında kaza sayısı 92 625'e çıkıyor; yüzde 40'lık bir artış.

Efendim, tabiî, araçların artmasının sebep olduğu trafik kazaları da var. 1960 yılında 8 136 kaza olmuş, 1 590 vatandaşımız vefat etmiş. 1999 yılına geldiğimiz zaman, gerçekten rakamlar korkunç, 442 000 kaza oluyor, 4 600 de vefat var, yaralı sayısı ise 114 000. Mayıs 2000 itibariyle, kaza sayısı 180 216, ölü sayısı 1 311 ve 40 000 civarında da yaralı; yani, 5 aylık bir tablo bu.

Değerli arkadaşlar, çok ilginç bir tablo, son 10 yılda -5 aylık bu kaza rakamlarını da dahil edecek olursak- 65 000 insanımızı kaybetmişiz; yani, 1989 yılından itibaren, 1999 yılına gelinceye kadarki 10 yıllık zaman içerisinde, trafik kazalarıyla 64 927 vatandaşımızı kaybetmişiz. Son 5 aylık zaman içerisinde de 1 311 vatandaşımız vefat etmiş ve dolayısıyla, 65 238 rakamına ulaşmışız; yani, orta halli bir il nüfusu kadar kayıp.

Efendim, elbette ki, insan hayatını maddeyle ölçmek, ekonomik değerlerle ölçmek mümkün değil; ancak, meseleyi sosyoekonomik açıdan inceleyecek olursak, 4,7 katrilyon civarında bir ekonomik kaybımızın olduğu ortaya çıkıyor. Sayın Bakanımız, yılda yaklaşık 100 trilyon civarında bir kayıp olduğu ifade ettiler, doğrudur. Bu, benim söylediğim iş, kaybı; kaza dolayısıyla hepsinin toplamı 4,7 katrilyon. Peki, 4,7 katrilyon ne demektir, nedir?..

Değerli arkadaşlar, 2000 yılı konsolide bütçemizin yatırım tutarı 2,4 katrilyondur; demek ki, yaklaşık 2 misli; yani, her sene yatırıma ayırdığımız paranın 2 katı kadar, trafik kazaları nedeniyle, sosyoekonomik açıdan bir kaybımız oluyor.

Elbette, araştırma komisyonu raporlarına dayanarak belirli tedbirleri de ortaya koymak lazım. Şahsen, özellikle ceza konusunda benim bazı söyleyeceklerim var.

Değerli arkadaşlar, öncelikle, hakikaten cezalar artırıldığı zaman kazalar azalıyor mu, çoğalıyor mu yoksa duruyor mu? Bu konuda bir inceleme yok. Ben, cezaları artırmak suretiyle bir tedbir alınacağı kanaatinde değilim; ancak, alkollü araç kullanan bir kişi, bir kişinin, iki kişinin, insanların ölümüne sebebiyet veriyorsa, onun cezası, çok ciddî bir şekilde ağırlaştırılabilmelidir. Bu cezalar, Amerika'da ve Avrupa'da oldukça ağırdır; ama, Türkiye'de, icabında, dört yılla kurtulabiliyor. Bu da, fevkalade üzücüdür ve biraz da insanlara cesaret vermektedir.

Değerli arkadaşlar, onun için, konuyla ilgili olarak gerekli tedbirleri almak lazımdır, kader deyip geçmemek lazımdır; tedbir almak da, elbette ki bizim üzerimize düşen bir görevdir.

Değerli arkadaşlar, ben, sözümü burada noktalamak istiyorum...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ZEKİ ÜNAL (Devamla) – Bu vesileyle, hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Buyurun efendim, mikrofonu açtım.

ZEKİ ÜNAL (Devamla) – Efendim, ben, sözümü bitirmiştim; yalnız, buradan süreyi takip ediyordum, son cümlemi biraz kısmıştım; ona biraz daha açıklık getirmek istiyorum.

BAŞKAN – Hayır, artık teşekkür ettiğinize göre lütfedersiniz. Ben de konuşmadım. Bütün gruplar aynı şeyi yapıyor.

ZEKİ ÜNAL (Devamla) – Peki efedim. Siz, böyle bir ikramda bulundunuz, ben de ikramı reddetmemek yönünden bunu kabul ettim. Eğer, siz ikramı geri alıyorsanız, konuşmuyorum.

BAŞKAN – Efendim, sözünüzü kesmediğimi ifade etmek için söyledim; mikrofon otomatik olarak kesildi.

Teşekkür ederim.

Şimdi, söz sırası, diğer önerge sahibi, Ankara Milletvekili Sayın Saffet Arıkan Bedük'te.

Sayın Ayaydın, siz konuşacaksınız değil mi?

AYDIN A. AYAYDIN (İstanbul) – Evet efendim.

BAŞKAN – Pusula göndermemişsiniz; şimdi adınızı yazıyorum.

Buyurun Sayın Bedük.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Doğru Yol Partisi Grubu adına, trafik kazalarının önlenmesi ve çözüm çareleriyle ilgili olarak, özellikle, alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi hususunda vermiş olduğumuz araştırma önergesi sebebiyle ve imza sahibi olarak söz almış bulunuyorum. Sayın Başkana, özellikle, söz verdiği için teşekkür ediyorum; ayrıca, hepinizi, sevgiyle ve saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, verdiğimiz önerge, aslında, çok önce verilmiş olan bir önerge; ama, tabiî, acılı bir babanın, fevkalade dirayetli bir şekilde ve topluma, demokratik bir tepkiyle ortaya koyduğu, trafik kazasına karşı olan protestosu, nihayet, bu araştırma önergelerinin bir araya getirilerek, birlikte ve müştereken, öncelikle ve ivedilikle görüşülmesine imkân vermiştir. Ben, Sayın Uras'ların ve Uras gibi babaların ve diğer annelerin, bir daha, böylesine acılı olayları yaşamamalarını temenni ederek sözlerime başlamak istiyorum.

Değerli milletvekilleri, devletin görevi, insanların temel hak ve hürriyetlerini korumaktır. Yaşama hakkı da en temel haktır ve bu itibarla da, vatandaşların can ve mal emniyetini korumayla görevli olan devlet, üzerine düşen görevi yapmakla mükelleftir. Trafik kazalarını, trafik sorununun en başında çözümlenmesi gereken bir konu olarak ele almak gerektiği de muhakkaktır; ancak, hemen bir hususu, altını çizerek belirtmek istiyorum: Trafik kazalarına neden olan hususları, sadece bir yöne, bir noktaya teksif etmek fevkalade yanlıştır. Trafik kazası, sadece sürücüden kaynaklanan bir konu değil, çok yönlü, çok kurum ve kuruluşları ilgilendiren bir konudur. Dolayısıyla, bu konu, fevkalade önemli bir koordinasyon ve işbirliğini gerektiren bir konudur; hem bakanlıkları ilgilendiren ve bakanlıklara bağlı kamu kurum ve kuruluşlarını ilgilendiren bir konudur hem de Türkiye Büyük Millet Meclisi gibi önemli bir kurumun, demokratik bir kurumun da, bu gibi önemli bir konu üzerinde hassasiyetle durması, görevi ve sorumluluğudur.

Değerli arkadaşlar, yaşama hakkı temel hak dedik ve trafik kazalarıyla bağdaştırdığımızda da, yılda 5 700 ölüm deniliyor, 6 000 diyelim... Aslında, bu 6 000 rakamı, daha trafik kazasının vuku bulduğu andaki rakamdır. Bir de, vuku bulan trafik kazaları sebebiyle yılda 115 000 civarındaki yaralıyı ve bu yaralılardan bir kısmının da daha sonra vefat ettiğini dikkate alırsak, ölü sayısının bunun üzerinde olduğunu değerlendirmek ve kabul etmek durumundayız maalesef ve o sebeple de, bir taraftan can, bir taraftan mal, bir taraftan yaralı gibi, fevkalade büyük bir zararla karşı karşıya olmamız sebebiyle, Türkiye Büyük Millet Meclisinin, böylesine önemli bir konu üzerinde hassasiyet göstermesi gerektiği muhakkaktır.

Şunu, altını çizerek belirtmek istiyorum; trafik kazasını, kesinlikle bir kader sonucu şeklinde değerlendirmek yanlıştır. Ülkemizde, trafik kazalarını kader olarak görmek kadar yanlış bir şey yoktur; ama, toplum, bunu, maalesef, böyle benimsemiş.

Alkollü olarak araç kullanan ve bilerek kırmızı ışığı ihlal eden veya hız limitlerini özellikle aşan kişilerin, taksirli suç adı altında cezalandırılmaları da fevkalade yanlıştır, kamuoyu vicdanı bakımından da büyük bir tepkiyle karşılanmaktadır; çünkü, taksirli suç için, alkol almak veya ben hız yapıyorum ama insan öldürmek istemiyorum anlayışı içerisinde hareket ederek o limitleri aşmak, aslında, işin başlangıcında, bir kazaya neden olacağını daha peşinen kabul etmektir; ama, ne yazık ki, bunlar hep vuku bulmakta ve taksirli suçlar meyanında sayılmaktadır.

Oysa, artık, Türkiye'de, ileri ülkeler standartında "bilinçli taksirli suçlar" diye bir kavramı Türk Ceza Kanunu içerisine koymak ve böylece, işin başlangıcında, şahıstan kaynaklanan, sürücüden kaynaklanan sebeplerle gelecekte ölüm veya yaralanma vuku bulabileceği hususundan hareket etmek suretiyle, bu gibi kişilerin cezalandırılması ve cezalarında indirim yapılmaması hususu, mutlaka üzerinde durulması gereken bir konudur.

Değerli arkadaşlarım kazaların nedenlerini sıraladılar. Bunun tamamını şoför esnafına yüklemek yanlıştır; şoför esnafı, gerçekten, toplumumuzun atardamarıdır, kanı sürükleyen onlardır, ekonomik ve sosyal hayatı hareketlendiren onlardır. Dolayısıyla bunu şoför esnafı olarak değil, sürücü bazında almak gerekir ve sürücü bazında alırken de, tabiî ki yapılması gereken birkısım hususlar vardır.

Trafiği, şehiriçi trafiği ve şehirlerarası trafik diye ikiye ayırmak lazımdır. Şehiriçi trafiğindeki, özellikle işaretlerin ve ışıklandırmaların sorumlusu ve görevlisi, belediyelerdir, şehirler arasında ise, Karayollarıdır. Büyük şehirlerde, kesinlikle ve mutlak surette kapalı devre televizyonların devreye girmesi gerekmektedir. Benim Emniyet Genel Müdürlüğüm sırasında, ODTÜ'ye yaptırdığım proje ve daha sonraki ihale, maalesef, sonra iptal edilmiştir. Eğer o günkü o projem kabul edilmiş olsaydı, bugün 56 kamerayla, kapalı devre televizyon sistemiyle, özellikle kavşaklar kontrol altına alınabilecekti. Bununla, hem trafik kazalarının önlenmesi mümkün olacaktı hem de asayiş olaylarında faillerin yakalanmasında ve operasyonlarda da etkili olacaktı. Ne yazık ki, o kabul edilmedi; ümit ediyorum ki, bu, tekrar dikkate alınır.

Bir diğer husus, şehirlerarası karayolları. Değerli arkadaşlar, devlet yolu, otobanlar ve köy yolları dahil olmak üzere, gerçekten trafik mühendisliğinin Türk mühendislik sistemine çok geç gelmesi ve özellikle karayollarında trafik mühendisliği gibi, fevkalade önemli ve uzmanlığı gerektiren bir konuda, onların görüşlerine başvurulmaması da, karayolları standardının düşmesine neden olmaktadır. Gidin bakın Esenboğa kavşağına; kavşağa girerken, yol, içe doğru olması lazımken, dışa doğruydu ve orada kazalar olurdu. Bunlar, trafik mühendisliğinin ayıpları; daha doğrusu, trafik mühendisliği hizmetlerinin -kişilerin demiyorum- onlara başvurulmamasından kaynaklanan sebeplerle olduğu kanaatini taşıyorum. Otobanlar da öyledir, devlet yolları da öyledir. Eğer siz, devlet yollarını bölünmüş yol haline çevirirseniz, otobanlar haline getirirseniz, o zaman, trafik kazalarında da azalma olabiliyor; ama, altını çizerek belirtmek istediğim bir diğer husus var: Sürücülerin eğitimi fevkalede önemlidir. Sürücü derken, şoför esnafını kastetmiyorum. Her araba kullanan kişi, ben de dahil olmak üzere, o eğitimi, mutlak surette dikkate almak durumundadır. Dolayısıyla, Trafik Kanununda, Karayolları Kanununda ve Türk Ceza Kanununda değişiklikler yapılması, eğitime önem verilmesi, işaretlere dikkat edilmesi mutlaka şarttır ve altyapının yeniden gözden geçirilmesi de gerekmektedir.

Değerli milletvekilleri, sürücü eğitimi şarttır diyoruz. Dolayısıyla, bir taraftan okullarda bir taraftan, televizyonlar aracılığıyla örgün ve yaygın eğitim verebiliriz. Bir değerli arkadaşım biraz evvel çok güzel bir şey söyledi, RTÜK'ün dikkatine sunmak istiyoruz : Kapatılan televizyonların o kapkara ekranlarını göreceğimize, hiç olmazsa, o gün, -ben, biraz daha genişlettim arkadaşımın o teklifini- sadece trafik eğitimine dönük, özellikle, vatandaşı bilinçlendirecek bir kısım programlar verilebilir.

Bir diğer husus olarak da sınavlara özellikle dikkat edilmesi lazım. Sürücü eğitim kurslarında, evet, bir bölümü eğitici insanlar, onların sınavlarını yapabilirler; ama, her şeyden önce, direksiyon hâkimiyeti önemlidir; yani, sürücü okullarında değil, ayrı kurum veya kuruluşların temsilcilerinden teşekkül eden gruplar tarafından direksiyon sınavlarının yapılmasının daha uygun olacağı kanaatini taşıyorum. Böylece, sürücü okulları, sadece eğitim verecek, direksiyon bakımından yapılacak olan sınav ise, başkaları tarafından yapılacak; böylece, kayırmacılık da ortadan kalkmış olacak.

Değerli arkadaşlar, Avrupa'da 3E diye bahsedilen hizmetler var; biri, eğitim, biri mühendislik hizmetleri, biri de denetim. Eğer bunlar sağlam olursa, o zaman, mevcut olan altyapıyı en iyi şekilde kullanma imkânını sağlamak mümkündür. Bu bakımdan, bizim de üzerinde durmamız gereken şey, eğitim, mühendislik hizmetleri -bunları, karayolları ve trafik mühendisliği hizmetleri olarak değerlendirmekte fayda var- diğeri de polisin denetimlerini artırması. Takografın ve yine radar sisteminin, şehirlerarası yolda mutlak surette uygulanması gerekir. Ayrıca, fahrî trafik müfettişliği üzerinde de hassasiyetle durulması gerektiğini gözden uzak tutmamak lazım. Zorunlu malî sorumluluk sigortası olmayanlara, mutlak surette ceza vermek lazım ve yine, cezalara ilişkin olarak da, mevzuatımızı, uluslararası standartlara uygun hale getirmek gerekir; çünkü, çok büyük eksiklikler var, bu eksiklikleri gidermek mümkün.

Kanunları çıkarmak kolay; ama, o kanunları uygulamak, o kanunları uygulayacak insanları yetiştirmek; o kanunları uygulamak ve uygulatmak durumunda kalan insanlara, ona uymak mecburiyetinde olduğu şuurunu mutlaka aşılamak gerekir, ona hazırlamak lazım; ama, bizde, maalesef, orada büyük bir eksiklik var. Önce insan dediğiniz zaman, yaya geçidinden geçecek olan bir insanın mutlak surette...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sürenizi 2 dakika uzatmıştım; siz toparlarsınız.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Devamla) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Bu arada da, bir konuyu anlatacağım. Geçenlerde İsveç'e yapmış olduğumuz bir ziyaret sırasında, yaya geçidinin hemen kenar tarafına basmış olduğumuz bir zamanda, araçların durarak bir kuyruk oluşturduğunu tespit ettik ve oradaki bir arkadaşımız bize hatırlattı. Bu, aslında, orada, yayaya ne kadar önem verildiğinin en önemli işaretidir. Bırakın, yaya geçidinin tam ortasına gelmeyi, küçücük bir tarafına; yani, yaya geçidi çizgisine hafif basıyorsunuz; buna rağmen, orada araçlar duruyor, yaya geçiyor, ondan sonra o araçlar seyrine devam edebiliyor. Bu durumun anlamı ne; insana verilen değer, özellikle insanın hak ve hürriyetlerine verilen değerdir. Bizim, demokratik bakımdan da insana değer vermemiz gerektiğini özellikle hatırlatıyor ve bilhassa, şu konuları, dikkatlerinize sunuyorum : Bir yıl içerisinde beş defa hız sınırını ihlal eden sürücülerin belgeleri 1 yıl süreyle geri alınmalıdır. Böyle bir sisteme ihtiyaç vardır. Trafik cezaları nispetleri artırılabilir; mahkeme kararları itibariyle, para cezaları nispetleri artırılabilir ve mahkûmiyetler getirilebilir. Alkollü araç kullanmada da, birinci defada 3 ay, ikinci defada 1 yıl, üçüncü defada ise 5 yıl süreyle, sürücü belgeleri geri alınmalıdır. En fazla caydırıcı olacak sistem budur. Başka türlü, eğer siz o sürücü belgesini geri almazsanız, maalesef, insanlarımız kuralları ihlale devam edecekler, hızla ilgili olan zevklerini tatmin etmeye devam edecekler, özellikle alkolle ilgili olarak zevklerini tatmin edecekler; ama, bu arada, hem kendilerine hem topluma hem de üçüncü şahıslara çok büyük zarar vereceklerdir.

Ben, bu hizmetlerde emeği geçen, özellikle, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Dairesi Başkanlığının tüm personeline ve bu arada da, sivil toplum örgütleri olarak, gerçekten, Trafik Kazalarını Önleme Vakfı Genel Başkanı Sayın Rıdvan Ege'ye ve KESK, şoför esnafı da dahil olmak üzere, hepsine teşekkür ediyorum; ama, artık, bundan sonra, hem kamu hem özel sektör hem de Meclisin bir araya gelmek suretiyle tedbirleri yeniden belirlemesinde fayda mütalaa ediyor ve Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum. (DYP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Sayın Bedük, teşekkür ediyorum.

Söz sırası, Sayın Aydın Ayaydın'da.

Buyurun efendim. (ANAP sıralarından alkışlar)

Bu konuda, İstanbul Milletvekili Sayın Ayaydın'ın bekleyen 2 önergesi vardı.

AYDIN A. AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Trafik kazalarını önleme konusunda verilen 5 araştırma önergesinden 2 tanesi, ben ve arkadaşlarım tarafından Meclis Başkanlığına sunulmuştur.

Sunmuş olduğumuz iki araştırma önergesi de, farklı iki boyutu gündeme getirmektedir. Bunlardan bir tanesi, 22 Mart 2000 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına vermiş olduğumuz araştırma önergesidir. Özellikle uzun süreli bayram tatillerinde, ülkemizde, 4 veya 5 günlük bir zaman dilimi içerisinde -yaklaşık 200 ölü, 400-500 yaralı- trafik kazaları sonucunda, insanlarımız hayatlarını kaybetmektedir. Dolayısıyla, birinci önerge, özellikle bayram tatillerinde veyahut da diğer tatillerde, gerekli ekonomik, sosyal ve psikolojik tedbirlerin bir an önce alınarak, bu bayram tatilleri sonucunda insanların hayatını kaybetmeden tekrar evlerine dönebilmelerine imkân sağlamak ve bu konuda gerekli araştırmaları yapmak üzere vermiş olduğumuz önergedir.

Gençlerin İstanbul'da, özellikle Bağdat Caddesinde ve birçok semtte yapmış oldukları otomobil yarışları sonucu yüzlerce gencimiz hayatını kaybetmektedir. Nitekim, en son, iki gencimizin, yine Bağdat Caddesinde aynı yerde hayatlarını kaybetmeleri sonucu, tekrar, bu konuyu Türkiye Büyük Millet Meclisinin gündemine getirerek bir araştırma önergesi verdik ve bu konuda gerekli önlemlerin alınması, meydana gelen bu olaylardan ötürü kusurları olan kurum ve kuruluşlar ve kişilerin tespit edilmesi ve bu kazalara sebebiyet veren ekonomik, sosyolojik ve psikolojik boyutların incelenmesi konusunda konuyu Meclisin gündemine getirdik.

Hangi gün hangi gazeteyi açarsak, hangi gün hangi televizyonu açarsak, mutlaka, tatil bölgelerinde ve büyük kentlerde ve ülkemizin hemen hemen genelinde trafik kazalarıyla ilgili haberlere rastlamaktayız. Yüzlerce, binlerce insanımızı bu kazalar sonucu kaybetmekteyiz.

Trafik Genel Müdürlüğünün istatistikî verilerini incelediğimizde çok enteresan bilgilerle karşılaşmaktayız. Özellikle 1985 yılından 1999 yılı sonuna kadarki istatistikleri incelediğimizde özellikle kaza adedinde büyük artışlar olduğu gözlenmekte. Yine, 1985-2000 yılları arasında yaralı sayısında önemli artışlar var ve maddî hasar kayıplarında çok önemli artışlar vardır; ancak, 1997-2000 yılları arasında -çok önemli, tespit ettiğimiz bir konu- ölü sayısında azalma vardır. Bunun sebeplerini araştırdığımızda ise, özellikle karayollarında, son dört yıl içerisinde yapılan yeni hastane, sağlık ocakları ve tıbbî teknolojinin gelişimi sonucunda ölü sayısında önemli ölçüde -yüzde 40'a varan- azalma meydana gelmiştir. Kaza adedinin fazla olması, yaralının fazla olması ve maddî hasarın fazla olmasının yanında, ölü sayısında önemli düşüşler vardır; bu da, son derece önemli bir gelişme olarak görülmektedir.

Yine, 1998, 1999 ve 2000 yıllarında, Ramazan Bayramları ve Kurban Bayramlarının bilançolarına dikkatlerinizi çekmek istiyorum: 1998 Ramazan Bayramının dönüşünde 92 ölü, 173 yaralı; 1999 yılında, yine 239 ölü, 318 yaralı; 2000 yılının Ramazan Bayramında 78 ölü, 177 yaralı. Üç yıl boyunca, sadece Ramazan Bayramlarının dönüşünde 409 ölü ve 668 yaralı insanımız mevcut.

Yine, aynı yılları kapsayan Kurban Bayramlarını inceliyoruz. 1998 yılında, Kurban Bayramı dönüşünde 216 ölü, 680 yaralı; 1999 yılında, 190 ölü, 340 yaralı; 2000 yılının Kurban Bayramında ise 177 ölü, 275 yaralı. Üç yılda, sadece Kurban Bayramlarında toplam 1295 ölü vermişiz.

Demek ki, sadece yasaların çıkmasıyla bu trafik kazalarının önlenmesi mümkün değildir. Elbette, yasalardan doğan boşluklar mutlaka doldurulmalı, aksayan yönler tespit edilmeli ve bunlar, mutlaka düzeltilmelidir; ama, bunların yanında, kesinlikle eğitime son derece önem verilmelidir. Hem okuldaki eğitimde ve hem de okulöncesi eğitimde, trafik konusunda, çocuklarımıza ve gençlerimize, mutlaka, eğitici, öğretici bilgiler aktarmalıyız ki, bundan sonraki yıllarda gençlerimiz ve insanlarımız ölmesin.

Bağdat Caddesinde kızını kaybeden Boray Uras'ın yapmış olduğu eylem, yerinde bir eylemdir; Türk toplumunun dikkatini o yöne çekmiştir. Bizim, üç ay öncesinde, bu konuda vermiş olduğumuz iki araştırma önergesi vardı. Bizim dışımızda, yine, üç arkadaşımızın önderlik ettiği üç araştırma önergesi de vardı; yani, Meclisin gündeminde beş araştırma önergesi vardı; ama, bir türlü, bu araştırma önergelerinin Meclis gündemine gelmesi mümkün gözükmüyordu; ancak, Boray Uras'ın yapmış olduğu 21 günlük yürüyüş sonucunda, kamuoyunun dikkatleri, Trafik Yasasına çevrildi ve bu bakımdan, araştırma önergelerimiz Meclisin gündemine geldi. Bu bakımdan, Sayın Boray Uras, son derece önemli bir görev yapmıştır; kendisini kutluyorum ve bugüne kadar olduğu gibi bundan böyle de, yine, Boray Uras'ın yanında yer alacağız. Bundan sonra gençlerimizin ölmemesi konusunda elimizden gelen bütün gayretleri göstermek durumundayız.

Basınımızın hepsini, bütün gazeteleri tetkik ettiğinizde, kesinlikle her gün, onlarca ölü, yüzlerce yaralıyla ilgili haberlere rastlamak mümkündür. Özellikle İstanbul'da, Bağdat Caddesinde, Kartal-Maltepe sahil yolunda, Tuzla'da, İstanbul Boğazı sahil şeridinde, Florya'da, Yeşilköy'de ve Yeşilyurt'ta, gençlerin, arabasına, birbirleriyle yarıştıkları hepimiz tarafından bilinmektedir. Bu yarışlar sonucu, bugüne kadar, İstanbul'da yüzlerce genç hayatını kaybetmiştir. Ölümle neticelenen trafik kazasında, kazayı yapan en fazla iki ay içeride yatıyor, ondan sonra çıkıyor. Mutlaka cezaların ağırlaştırılması lazım. Bu kazaları yapan insanlara da aslında iyilik yapılmış oluyor. Hem gençlerimizin ölmemesi hem de bu trafik kazalarına sebebiyet veren gençlerimizin de hapiste çürümemeleri konusunda mutlaka gerekli çalışmalar yapılmalıdır. Trafik kazaları konusunda, sadece işin cezaî yönü değil, işin ekonomik, sosyolojik ve psikolojik boyutu da incelenmeli, bu araştırma önergeleri mutlaka dikkate alınmalı ve bu konuda kesinlikle araştırma komisyonu kurulmalıdır.

Özellikle, Sabah Gazetesinin İstanbul ekinde bu konudaki katkılarından dolayı Sayın Erdal Bilaller'in çok üstün görev yaptığını, bu konudaki duyarlılığını da mutlaka dile getirmek durumdayım.

Beni dinlediğiniz için hepinize teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Efendim, önerge sahipleri de konuştu...

HİKMET ULUĞBAY (Ankara) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Uluğbay; çok kısa malumunuz...

HİKMET ULUĞBAY (Ankara) – Tabiatıyla Sayın Başkan... Teşekkürler...

İzniniz olursa, biraz sonra Meclisimiz bir araştırma komisyonu kuracak ve yararlı bir hizmet görecek. Bu arkadaşlarımızın çalışmalarına ışık tutabilecek bazı kişisel görüşlerimi paylaşmak isterim izin verirseniz.

Birinci olarak, arkadaşlarımın dikkatine sunmak istediğim, kaza yapanlara, diğer yükümlülüklerin yanında, bir de sosyal hizmet yükümlülüğü getirmekte fayda görüyorum; yani, birisini sakat bıraktıysa, bu sakatlık döneminde o vatandaşımızın göremediği hizmetlerini görmeyi, mahkeme, bir ceza olarak verebilmeli; üç ay süreyle, altı ay süreyle gibi... Aynı şekilde, ölümle sonuçlandıysa, ölenin çocukları var ise, bu çocukları eğitme yükümlülüğünü, bir yükümlülük olarak, diğer cezaların yanında vermeyi düşünebilmeliyiz.

Ayrıca, sürücü ehliyeti alabilmek için, bazı yerlerde kurslardan geçiliyor. Bu kurslarda bir sicil tutulması lazım; mezunlarından kaçı trafik kazasına sebebiyet vermiş ve belirli bir sayıyı aşıyorsa, o zaman, devamlı veya geçici kapatma cezasının bu eğitici kurslarına verilmesi ve hatta eğitmenlerinin lisanslarının iptalini bir yaptırım olarak düşünmemiz lazım.

Diğer taraftan, ticarî araç işletmelerinde kaza sayısı arttığı takdirde bir otobüs şirketi, bir kamyon şirketi veya diğer türlerde -yani, kiralık arabalar da belki bir boyutuyla- belirli sınırı geçenlerin işletmelerinin geçici kapatılmasını da bir yaptırım olarak düşünmek gerekir diye aklıma geliyor.

Bunlara ek olarak, yoğun bir şekilde, özellikle yaz aylarında tatil yerlerine trafik akışı yoğunlaşıyor. Oysa, Demiryollarımız, araçla birlikte seyahat edecek; yani, bir tür araba vapuru gibi hareket edebilecek vagonlar imal ettirip de bu güzergâhlara koydukları takdirde, birçok yolcu aracını yüklemek suretiyle trenle gidip karayollarındaki trafiği de azaltma imkânına sahip olabilir.

Onun ötesinde, bir iki hususu daha arkadaşlarımızın dikkatine sunmak istiyorum: Belirli yaşın üzerindeki araçları trafikten men etmemiz lazım. Mesela, 20-25 yaşındaki araç, hem teknolojik olarak hem de mekanik olarak metal yorgunluğundan kaynaklanan birçok arızayı potansiyel olarak taşıyor. Bu araçları trafikten -yani, alış satışını- men etmek suretiyle, buradan kaynaklanan kazaları da önleme şansımız olabilir.

Diğer taraftan da -halen uygulanıyor; fakat, yeterli değil- ticarî araçların, taşıdıkları yolcuları veya kaza halinde karşı tarafa verilen hasarları tazmin edebilecek sigorta boyutlarını, trafik sigortalarının miktarlarını caydırıcı hale getirmek gerekir. Bütün bunları uygulamaya kazandırabildiğimiz takdirde, ticarî kuruluşlar, seçtikleri sürücü arkadaşlarda arayacakları nitelikleri belirlemek suretiyle kaza oranlarını düşürebilirler.

Son olarak bir husus daha var: Tabiatıyla ticarî araçlarda çalışanlara öncelik verirken evli ve çocuk sahibi olanların tercih edilmesi zannediyorum dikkati artıracaktır; çünkü, evde kendisini bekleyenleri olan bir sürücünün davranışlarının çok daha farklı olacağına inanıyorum.

Bana bu fırsatı verdiğiniz için teşekkür ediyorum Sayın Başkan. (DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum efendim.

Araba mezarlıklarından alıp da trafiğe aykırı şekilde gezenler de... Doğru söylüyorsunuz efendim.

Sayın Ahmet Tan, buyurun efendim.

AHMET TAN (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; Sayın Başkanın izniyle, oturduğum yerden birkaç küçük noktayı arz etmek istiyorum. Birkaç sıfatla görüşlerimi açıklayacağım izninizle.

BAŞKAN – Evet, zatıâllerinizin de kanun teklifi var. Hem Adalet Komisyonunda hem de İçişleri Komisyonunda...

AHMET TAN (İstanbul) – Onu aklıma getirmedim; ama, herhalde onunla birlikte altı ayrı sıfatla konuşacağım: Birincisi, dört yıl önce, sarhoş bir sürücünün çarptığı; fakat, kazayı hafif olarak atlatan bir kurban olarak konuşacağım. İkincisi, 21 yaşında yeğenini, sarhoş bir sürücünün kurbanı olarak veren bir ailenin çocuğu olarak konuşacağım. Üçüncüsü, otuziki yıllık profesyonel ehliyetli bir şoför olarak konuşacağım. Dünyanın birçok yerinde, büyük şehrinde araba kullandım. Dördüncüsü, yirmidört yıldır ençok bu konuda yazı yazan bir gazeteci olarak konuşacağım. Beşincisi, en fazla sarhoş sürücünün dolaştığı bir seçim bölgesinin milletvekili olarak konuşacağım. Nihaî olarak da, sizin de belirttiğiniz gibi, son yasa teklifini imzalayan bir milletvekili olarak görüşlerimi toparlamaya çalışacağım.

Üç ayda oluşturduğum bir dosya bu; ama, tabiî, dosyayla ilgili her türlü özeti, burada, değerli arkadaşlarımız, bütün partilere ait sözcüler ifade ettiler. Ben, sadece, şunu belirtmek istiyorum: Trafik terörünün, tıpkı öteki terörde olduğu gibi millî bir beraberlikle, millî bir seferberlikle üstesinden gelinebileceğine inanıyorum. Öteki terör, PKK terörü, trafik terörüne nazaran daha az zalimdi. Böyle bir kıyaslama, belki, çok uygun değil; ama, bir rakam vermek gerekirse, PKK terörü bu ülkede yirmi yıla yakın zamanda 30 000 can aldı; ama, her beş yılda bir trafik terörü aynı sayıda vatandaşımızın hayatına mal oluyor. Bu rakam herhalde yeterlidir.

Bir de, uzun süreden beri, hep Avrupa'ya uyumdan söz ediyoruz. Herhalde, yasalarımızdan önce kafalarımızı uyumlandırmak gerekiyor. Trafikteki değişikliğin, yasadan çok kafa değişikliğiyle gerçekleşebileceğini ifade etmek gerekir. Bir küçük örnek: Geçenlerde Fransa'nın dünyaca ünlü gazetesi Le Monde'da bir başyazı vardı -ki, Fransa'da araç sayısı Türkiye'nin yaklaşık 10 katı; ama, ölümlü kaza bizden daha az- şöyle diyordu: "Trafikteki gevşeklik ve umursamazlık, aslında, kısmî veya genel bir toplumsal bozukluğun hem göstergesidir hem de sonucudur." Buradan hareket etmemiz gerekiyor; onun için, yasa değişikliğiyle birlikte ve ondan önce, kafa değişikliği gerekiyor.

Kafa değişikliği de, tabiî, önce gençlerimize yönelik olmalı. Biliyoruz, bu ülkede, halkın yüzde 50'sinden fazlası genç ve kurban olanlar da, kazaya yol açanlar da, maalesef, gençlerimiz. Önce gençlerimiz\_ Demin sıfatlarımdan birisinden söz ettim; en fazla -özellikle hafta sonlarında- sarhoş sürücünün dolaştığı bir seçim bölgesinden örnek vermek gerekirse, İstanbul'da, rutin kontrollerde üç ay içinde 12 000 sarhoş sürücü yakalandı; sadece şehrin bir yakasında... Şimdi, bu 12 000 sarhoş, aslında yasaya göre sarhoş tabiri kullanılabilecek sürücü; çünkü, yasa, belli bir promilin üzerinde alkol alanı sarhoş sayıyor. Burada da, bizim Trafik Kanunumuz, maalesef, bu imkânı sağlıyor; çünkü, 12 Eylülün ürünü olan bir çok yasada olduğu gibi, burada da farkında olunmayan bir melanet başımızda, Türkiye'nin başında; o da şudur: Trafik Yasasının 48 inci maddesi, alkollü araç kullanmayı, bu arada, uyuşturucu madde alarak araç kullanmayı, aynı fıkra içerisinde yasaklıyor. Ancak, bunu yasaklarken, ikinci fıkrada "alkol dereceleriyle ilgili, miktarıyla ilgili hususlar yönetmelikle belirlenir" diyerek, hem biçimsel olarak hem de özde bir yanlışlığı, bir yasaya ve mantığa aykırılığı ortaya koyuyor; çünkü, yasakladıktan sonra yönetmelikte izin veriyor.

Şimdi, Türkiye'de, hiçbir alkol şişesi, promile yahut da dereceye bağlı olarak satılmıyor. O yüzden, vatandaş, kendi kafasına göre ölçüyor içkinin derecesini. Bu derece de, her zaman, ölümle sonuçlanabilecek kazalara yol açıyor. O yüzden, şunu ifade ederek, bu bölümü kapatacağım; o du şudur: Özellikle büyük şehirlerde, hafta sonlarında içkili araç kullanmak, artık, bir yaşam biçimi olmuştur. Bunun önüne geçilmesi için, Avrupa'yla, Amerika'yla uyumlu olmamız lazım. Amerika'da ve hiçbir Avrupa ülkesinde, benzincilerde ve otoyolları üzerinde, alkollü içki satışı yapılamaz. Halbuki, bizim benzin istasyonlarımızda, alkolünü kendisine alıyor, benzini de arabasına alıyor, devam ediyor.

Şimdi, bu sakatlıkları, belirttiğim gibi, sadece, yasayla, cezaları artırarak gideremeyiz; çok yönlü bir değişiklik ihtiyacı var. Bu çok yönlülüğü, belki de, yasama yılının bu son birleşiminde, örnek bir topluma da yüreklendirici bir örnek vererek sonuçlandırabiliriz. Bunun ilk adımı, sanıyorum, bir komisyon kurulması olacaktır; ama, belirttiğim çok yönlülük içerisinde, her parti, trafiğin her ayrı kalemini üstlenerek, küçük bir kurul oluşturarak, sonuçta da, yine, Mecliste, bir çözüm, kafa değişikliği için bir mutabakat belgesi oluşturabiliriz. Bunun için, bunu, her parti, grup başkanvekillerimiz, kurulacak komisyonun önerileriyle ortaya koyabilirler. Bir kere, aşırı hız, bütün kazaların birinci noktasını teşkil ediyor; sarhoş araba kullanma, ikincisi; üçüncüsü, ehliyetsizlik, yol kusuru ve denetimsizlik. Beş parti varız burada. Bu beş ayrı konuyu, enine boyuna inceler ve bir bütünlük halinde, topluma bir mutabakat belgesi olarak sunar ve gençlerimizin de okullardan camilere, işyerlerine kadar bir eğitimden geçirilmesini... Burada, sadece cezanın değil, ayıp unsurunun, ahlakî zaaf unsurunun da göz önüne getirilmesi lazım. Herhalde, kalabalıkların bulunduğu bir caddede kırmızı ışıkta geçmenin, sadece yasak, ayıp olduğu değil, bir kalleşlik olduğu, insana yönelik bir suç olduğu anlatılmalıdır gençlerimize. Aynı şekilde, günahın... Çünkü, günah korkusu, çok şükür, hâlâ toplumumuzu yönlendiriyor, hutbeler ve vaazlarda trafik konusu işlenmelidir. Bu, sanıyorum, ilgili bakanlığa ve Sayın Diyanet İşleri Başkanlığına da belirtilebilir. Yani, burada, bir seferberlik haline girmemiz gerekiyor; yoksa, her gün, içimizi yakacak, kavuracak bir olayla karşılaşıyoruz, siz de karşılaşabilirsiniz.

Burada, sadece bu dönemde, maalesef, trafikte kaybettiğimiz çok sayıda arkadaşımız var, çocuğunu kaybetmiş, yakınlarını kaybetmiş arkadaşlarımız var. Dün, asansörde, küçük üç çocukla karşılaştım -bende alışkanlıktır, kimin çocuğusun, diye sormak- kafasını okşadığım küçük çocuk "ben, Bedri İncetahtacı'nın çocuğuyum" dedi.

Şimdi, kendi çocuklarımızı da teröre kurban vermemek için, tıpkı Boray Uras'ın durumuna düşmemek için, aklımızı başımıza almamız gerekiyor. Burada, gerçekten, bir mutabakat sergilememiz gerekiyor; yoksa, terörün vurduğu, öteki terörün vurduğunun daha büyüğü, bizi vuruyor ve kasıp kavuruyor.

Sayın Başkan, teşekkür ederim bana bu izni verdiğiniz için. (Alkışlar)

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim.

Sayın Şahin, buyurun efendim.

Yalnız, çok kısa, vaktimiz bitiyor...

MEHMET ALİ ŞAHİN (İstanbul) – Tabiî efendim.

Sayın Başkanım, çok teşekkür ederim. Sayın Tan'ın duygularını ben de paylaşıyorum.

Gerçekten, trafik kazalarından, ülke olarak, maddî ve manevî çok büyük kayıplara uğruyoruz; ancak, bir kanaatimi sizlerle paylaşmak istiyorum. Türkiye Büyük Millet Meclisi, trafik sorununa ve trafik kazalarından kaynaklanan soruna denetim görevini kullanarak çözüm bulamaz, en azından sağlıklı çözüm bulamaz kanaatindeyim; ancak, yasama görevimizi kullanarak çözüm bulabileceğimiz kanaatindeyim; ama, yanılmıyorsam, altı araştırma önergesi birleştirilerek şimdi bir komisyon kurulacak.

BAŞKAN – Evet.

MEHMET ALİ ŞAHİN (İstanbul) – Bu komisyonun, bu konuda, tabiî, faydalı sonuçlar elde etmesini ve bu sorunun çözümüne yardımcı olmasını diliyorum; ama, arkadaşlarımın da ifade ettiği gibi, konunun eğitim boyutu var, fizikî boyutu var, karayollarının standartlarının yükseltilmesi sorunu var. Bu komisyonda görev alacak arkadaşlarımızın çalışmalarında yardımcı olması için küçük bir önerim var, bir tespitim var.

Trafik kazalarının aşağı yukarı yüzde 60'ının alkole dayalı olduğu biliniyor. Alkol sebebiyle trafik kazalarının meydana geldiği istatistiklerde bu şekilde saptanıyor. Tespitim şu: Ramazan ayı gelince, alkole dayalı genel olarak suçlar ve trafik suçlarında çok büyük bir azalma oluyor. Bunun sosyal bilimciler açısından, özellikle bu komisyonda görev alan arkadaşlarımız açısından özellikle göz önünde bulundurulmasını Meclisimizin bir üyesi olarak, halkın bir vekili olarak hatırlatıyorum. Bu istatistikler savcılıklardan alınabilir, değişik yerlerden alınabilir. O bakımdan, trafik sorununun çözümüyle ilgili manevî kalkınmaya da önem vermemiz gerektiğini sırası gelmişken bir cümleyle ifade etme ihtiyacını hissettim.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ederim efendim.

Malumunuz, alkol herşeyin musibeti ve özellikle, zatıâlilerinizin de, Sayın Tan'ın da beraber olduğumuz bölgelerde, milletvekili olarak görev yaptığımız yerlerde gündüz dahi, herkesin gözünün önünde elinde bira şişeleriyle araba kullananlar var, bunun da sadece polisiye tedbirle olmayacağını siz de takdir edersiniz, biraz da toplumun kendisini... Demokrasi dediğiniz zaman, halkın kendi kendini murakabesi, denetlemesidir. Yani, aynı insanımız Almanya'da daha az, Türkiye'de daha çok suç işliyorsa, demek ki, biz, vatandaş olarak görevimizi tam yapmıyoruz kanaatindeyim. Sadece, işi, polise değil... Kendi kendimize de suçluyuz bu konuda.

Buyurun Sayın Bedük, çok kısa...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sadece iki cümleyle söyleyeceğim.

Bir defa, Sayın Ahmet Tan ve arkadaşlarının vermiş olduğu Trafik Yasasıyla ilgili değişikliği dikkatle inceledim, gerçekten önemli konuları getiriyorlar. Gerek o ve gerekse Türk Ceza Kanununun yine 455 inci maddesiyle ilgili bizim Doğru Yol Partisi olrak getirmiş olduğumuz bir teklifimiz var, bilinçli taksirli suçla ilgili cezayı öngören kanun tekilfi. Bu kanun tekliflerinin biri İçişleri Komisyonunda, biri de Adalet Komisyonunda; her iki komisyonun, öncelikle ve ivedilikle bu konuları görüşmelerini hassaten diliyorum. Sayın Başkan, bilhassa, sizin bu konudaki gayretlerinizi, temenninizi görüyoruz; ama, komisyonların da aynı şekilde, bir an evvel toplanarak karar vermesi için de desteklerinizi bekliyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Affedersiniz Sayın Bedük, demin konuşmamda da ifade ettim, bu, partilerüstü bir durum haline gelmiş Türkiye'de. 1996-1997'de Trafik Kanunu değişmiş. Şu andaki İstanbul Valisi Sayın Erol Çakar'ın müsteşar olduğu dönemde değiştirilen kanun, Türkiye'de çalışmaz olmuş. Niye; bir cezaya dayalı olan o kanunda, altyapı yok, bilgisayarlar yok, kestiğiniz cezanın ancak dörtte1'ini tahsil edebiliyorsunuz. Bu, biraz da mantalite meselesi diyor, teşekkür ediyorum.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, Doğru Yol Partisi zamanında Trafik Kanununda yapılan değişiklikler gerçekten radikal ve çağdaş dünyada uygulanan normlardır, ben onları da takip ettim; ama, görülüyor ki, uygulamada, hâkimler karar vermekte ve uygulamayla ilgili konuda tereddüt ediyorlar, takdirî bakımdan tereddütleri var; yine, polislerin de takdirî bakımdan, hatta kamu görevlilerinin, kamu kurum ve kuruluşlarının da keza aynı şekilde. Uygulamada birkısım aksamalar var; onları ortadan kaldıracak büyük bir ihtimalle, hep birlikte destekleyeceğiz.

BAŞKAN – Evet; inşallah.

Yüce Meclisin oylarıyla kabul edilir ve araştırma komisyonu kurulursa, bu iş, herhalde, Türkiye'de, enine boyuna, daha köklü bir çözümü bize nasip edecek.

Buyurun Sayın Arı.

Sayın Arı, lütfen, siz de, çok kısa olarak...

HÜSEYİN ARI (Konya) – Sayın Başkanım, bu konu, ülkemiz için millî mesele ve Yüce Parlamentomuz da, bunu bu şekilde değerlendirmelidir. Ayrıca, cumhuriyet hükümetleri de, aynı şekilde bu konuyu böyle değerlendirmelidir.

Size de, bu konu üzerinde gösterdiğiniz hassasiyetten dolayı, şükranlarımı arz ederim.

Sayın Başkanım, konuya, zannedersem, dar çerçevede bakıyoruz. Çıkardığımız kanunları, yalnız, karayolları üzerindeki trafik yoğunluğu, trafik cezalarıyla çerçevelendiriyoruz. Halbuki, ülkemizin, bu konuda, kısa, orta ve uzun vadeli projelerinin takip edilmesi lazım. Örneğin, hızlı tren projesini de devreye sokmamız lazım ve hükümetler değişse de, bunun devamlılık arz etmesi gerekir.

BAŞKAN – Sayın Arı, Sayın Ulaştırma Bakanı, bu konuda hükümet adına söz aldı ve hızlı tren meselesini ifade ettiler efendim. O esnada, siz Genel Kurulda yoktunuz efendim.

HÜSEYİN ARI (Konya) – Sayın Ulaştırma Bakanımız da burada olduğuna göre, bir teklifim daha var; Avrupa'da halledilmiş tankerler meselesi efendim. Tankerlerimiz, bugün, hem gayri ekonomik bir şekilde yakıt taşıyorlar, aynı zamanda yollarda da büyük tehdit arz ediyorlar. Mesela, üç yıl önce Konya-Adana yolu üzerinde tanker-otobüs çarpışması neticesinde 49 vatandaşımız, yanarak can verdi; yani, tanker güzergâhını, ya bu tankerlere belli saatler verelim, geceleyin...

İkinci bir hal tarzı, belli bölgelere, rafinerilerden pipe-line döşeyerek uzun vadeli olarak bunu projelendirelim, dolum tesisleri akaryakıt istasyonları şeklinde belli bölgelere yakıt aktaralım. Bugün, ülkemizde NATO'nun var. Bunu, millî olarak da, belli bölgelere kadar bunu pipe-line ile getirelim ve o bölgelerden kısa mesafelerle tanker taşımacılığı yapalım. Bu konuları Sayın Bakanıma da bu vesileyle duyurmuş oluyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın milletvekilleri, bir kaç arkadaşımız daha söz istedi, çok kısa ve özet söylerseniz...

AGÂH OKTAY GÜNER (Balıkesir) – Sayın Başkan, değerli mütalaalarını kurulacak komisyona bildirebilirler.

BAŞKAN – Efendim, usulde olmayan bir şey yaptık; yani, acılı bir babanın neticesi... Bendeniz müsamaha gösterdim, sizler de iki dakika daha müsamaha gösterirseniz minnettar kalırım.

Sayın Uzunırmak, buyurun efendim.

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) – Paylaşmak istediğim şey şu; çok kısa ve konu başlıklarıyla, hem sizlere hem komisyona seçilen arkadaşlara bir ışık tutmak açısından kısa bir analiz yapmak istiyorum.

Tabiî ki, kazaları ele aldığımızda, bütün arkadaşlarımız, hemen hemen sadece sürücü ve araçlarla ilgili konulara değindiler. Bunun toplumsal bir yara olduğuna işaret ettik; toplumsal bir yarayı toplumsal bir kabulle çözebiliriz. Trafikte sadece sürücüler ve araçlar değildir suçlu olan, yayanın da eğitimi mutlaka gözden geçirilmelidir; mutlaka trafikte yer alan bütün unsurların davranışları gözden geçirilmelidir. Hatta, hayvan haklarından bahsettiğimiz bir günde, yola çıkmış, eğitilmiş hayvandan bile söz etmek mümkündür trafikte; dolayısıyla, suç sadece araç ve sürücüye dayalı değildir, bütün insanlığa dayalıdır. Öyleyse, biz meseleye bakarken bu açıdan ele almamız lazım; yani, yaya geçidinin dışında karayoluna atlayan bir yaya suçlu değil mi; elbette ki, o da suçludur, kazaya sebebiyet vermektedir. Dolayısıyla, ben konuyu önce iki başlık altında toplamak istiyorum:

Bir, teknik hatalardan kaynaklanan kazalar vardır. Bu teknik hatalarda insan eksikliği vardır. Sürücünün aracını kontrol etmeyişi ve teknolojiye uygun, teknik donanıma uygun aracına ve karayoluna dikkat etmeyişinden kaynaklanan, eksikliklerden kaynaklananlar vardır. Bunun yanında, devletçe, teknik olarak yerine getirmemiz gereken aksaklıklar vardır; bir de insanî hatalardan kaynaklanan kazalar vardır. İnsanî hatalardan kaynaklananlar da -girişte söylediğim gibi- sürücüden kaynaklanan, insandan kaynaklanan ve yayadan kaynaklanan, trafikte olan her türlü unsurdan kaynaklanan, canlılardan kaynaklananlar vardırdır. Dolayısıyla, bunları önlemenin yolu teknik yeterliliğe ulaşmak ve insanı da eğitmekten geçmektedir. Eğitirken de, elbette ki, eğitimin unsurları denetim ve denetimin neticesinde de kazaları önlemenin yolu, mutlaka ceza ve mükafat müessesesinin çalıştırılmasından geçmektedir.

Dolayısıyla, arkadaşlarıma tavsiye edeceğim şudur: Kazaya sebebiyet veren, sebebiyete dayalı istatistikî bilgiler çözümün kaynağını oluşturacaktır. Hangi sebepten ne gibi kazalar meydana gelmiştir, istatistikî bilgiler nedir buna ulaştığımızda, bunları gidermenin öncelikli yolları araştırılmalıdır.

Ben şunu tavsiye etmek istiyorum: Mesela, ehliyetlere bir deneme süresi getirelim. Nedir deneme süresi; biz sürücüye eğitimi verdiğimizde bir de melekenin gelişmesi, bir alışkanlık kazanması için zaman tanınmalı ve ilk iki yılda belli hataları yapan sürücülerin deneme ehliyetleri geriye alınmalıdır. Dolayısıyla, o, belli zamanda o melekesini belli bir alışkanlık haline getirecektir. Dolayısıyla, bir davranış alışkanlığı haline geldiğinde hata yapmamaya çalışacaktır.

Karayolu veya demiryolunun çok olması fark etmez; önemli olan teknik ve insan hatalarının asgarîye indirilmesidir. İşte, mesela, kemerli olan bir sürücünün yaptığı kazada ölüm oranın azaldığından bahsediyoruz veya bir sürücünün yaptığı kazada ölüm oranlarının mutlaka kemersizde daha çok olduğu ortaya çıkacaktır istatistikî bilgilerde. Yani, biz, kuralları, kaideleri yerleştirirken, kazaya sebebiyet veren nedenlerin istatistikî bilgilerini araştırdığımızda öncelikle almamız gereken tedbirleri de -hem teknik hem insan hataları açısından- daha kolay bulmuş olacağız.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum.

Efendim, Meclis araştırması önergeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi, Meclis araştırması açılıp açılmaması hususunu oylarınıza sunacağım: Meclis araştırması açılmasını kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Meclis araştırmasını yapacak komisyonun 13 üyeden kurulmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Komisyonun çalışma süresinin, başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip üyesinin seçimi tarihinden başlamak üzere üç ay olmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Komisyonun, gerektiğinde Ankara dışında da çalışabilmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

VI. – SEÇİMLER

A) KOMİSYONLARA ÜYE SEÇİMİ

1. – (10/139), (10/14), (10/126), (10/132), (10/133) esas no.lu Meclis Araştırması Komisyonuna üye seçimi

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, kurulmuş bulunan bu Araştırma Komisyonuna, siyasî parti gruplarınca adaylar bildirilmiştir.

Meclisimizin tatile girecek olması nedeniyle, şimdi, adayların adlarını okutup, oylarınıza sunacağım:

Trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulun Meclis Araştırması Komisyonu üyelikleri aday listesi:

DSP (3)

Fadlı Ağaoğlu (İstanbul)

Ahmet Tan (İstanbul)

Cahit Savaş Yazıcı (İstanbul)

MHP (3)

Bekir Ongun (Aydın)

İsmail Çevik (Nevşehir)

Bedri Yaşar (Gümüşhane)

FP (3)

Hüsamettin Korkutata (Bingöl)

Osman Aslan (Diyarbakır)

T. Rıza Güneri (Konya)

ANAP (2)

Aydın Ayaydın (İstanbul)

İ. Sühan Özkan (İstanbul)

DYP (2)

Kemal Çelik (Antalya)

Sevgi Esen (Kayseri)

BAŞKAN – Okunan listeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, bu komisyona seçilmiş bulunan sayın üyelerin, kürsü arkasındaki Başkanlık odasında toplanarak başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip seçimi yapmalarını rica ediyorum.

Bu seçimin yapılabilmesi için de 10 dakika ara veriyorum efendim.

Kapanma Saati : 17.12

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati : 17.30

BAŞKAN : Başkanvekili Murat SÖKMENOĞLU

KÂTİP ÜYELER : Hüseyin ÇELİK (Van), Vedat ÇINAROĞLU (Samsun)

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, 123 üncü Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.

Çalışmalarımıza kaldığımız yerden devam ediyoruz.

(10/139), (10/14), (10/126), (10/132) ve (10/133) esas nolu Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının tezkereleri vardır.

Meclisimizin tatile girecek olması ve işin aciliyeti nedeniyle, emsal olmamak üzere, bu tezkereleri okutuyorum :

IV. —BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI (Devam)

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER (Devam)

6.—Trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan (10/139), (10/14), (10/126), (10/132), (10/133) esas no.lu Meclis Araştırması Komisyonunun, başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip üye seçimlerine ilişkin Geçici Komisyon Başkanlığı tezkeresi (3/623)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan (10/139), (10/14), (10/126), (10/132), (10/133) esas numaralı araştırma Komisyonumuz, başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip üyelerini seçmek üzere, 30.6.2000 Cuma günü saat 17.20'de 11 üyeyle toplanmış ve aşağıda isimleri yazılı üyeler, belirtilen görevlere seçilmişlerdir.

Komisyon Geçici Başkanı

Hüsamettin Korkutata

(Bingöl)

Başkan : Ahmet Tan (İstanbul)

Başkanvekili : Aydın Ayaydın (İstanbul)

Sözcü : Hüsamettin Korkutata (Bingöl)

Kâtip : Cahit Savaş Yazıcı (İstanbul)

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur efendim.

Şimdi, diğer tezkereyi okutuyorum:

7.—Türkiye Büyük Millet Meclisinin tatilde olduğu dönemde de komisyonun çalışmasına ilişkin, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan (10/139), (10/14), (10/126), (10/132), (10/133) esas no.lu Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığı tezkeresi (3/624)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan (10/139), (10/14), (10/126), (10/132), (10/133) araştırma Komisyonumuzun 30.6.2000 tarihli toplantısında alınan 2 no.lu karar gereğince; Meclisin tatile girmesi nedeniyle, tatilde de Komisyonumuzun çalışmasına karar verilmiştir. İçtüzüğün 25 inci maddesi gereği izin verilmesi hususunu bilgilerinize arz ederim.

Saygılarımla.

Komisyon Başkanı

Ahmet Tan

İstanbul

BAŞKAN – Efendim, bu tezkereyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Trafik canavarı konusu şimdilik bitmiştir efendim.

Komisyona çalışmalarında başarılar diliyorum.

Sayın milletvekilleri, bu arada, gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleriyle Komisyonlardan Glen Diğer İşler" kısmına geçmeden evvel, bir hususu arz etmek istiyorum.

Basında bazı şeyler çok yanlış algılanıyor. Bugün, Hürriyet Gazetesinde Sayın Oya Berberoğlu, makalesinde, yazısında, Türkiye Büyük Millet Meclisinin tatile gitmeden evvel, Avrupa Birliği Genel Sekreterliğini dahi kuramamış olduğunu ifade etmiş; üzülerek okudum; ancak, anlaşılan, Sayın Berberoğlu gibi dikkatli bir yazar, birkaç günlük yazı bırakmış olmalı. Yoksa, himmetlerinizle, beş gece evvel bu kanunu çıkardık. Onu buradan kamuoyuna duyarmak isterim efendim.

Gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleriyle Komisyondan Gelen Diğer İşler" kısmına geçiyoruz.

Önce, yarım kalan işten başlıyoruz.

İkinci sırada yer alan, Yükseköğretim Kurumları Teşkilatı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarıları ve Millî Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor ve Plan ve Bütçe Komisyonları raporlarının görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

VII. —KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER

1. — Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarıları ve Millî Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/650, 1/679) (S. Sayısı : 517)

BAŞKAN – Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Birinci sırada yer alan, Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Yurtdışı Teşkilatı Hakkında 189 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Dışişleri Komisyonu raporunun görüşmelerine başlayacağız.

2. — Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Yurtdışı Teşkilâtı Hakkında 189 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/53) (S. Sayısı : 433)

BAŞKAN – Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Şimdi, üçüncü sıradaki, Sınır Aşan Suçları Önleme ve Mücadele Etmeye İlişkin İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve İçişleri ve Dışişleri Komisyonları raporlarının müzakeresine başlıyoruz.

3.- Sınır Aşan Suçları Önleme ve Mücadele Etmeye İlişkin İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve İçişleri ve Dışişleri Komisyonları Raporları (1/636) (S. Sayısı : 387) (1)

BAŞKAN – Komisyon?.. Yerinde.

Hükümet?.. Yerinde.

Komisyon raporunun okunup okunmaması hususunu oylarınıza sunuyorum: Komisyon raporunun okunmasını kabul edenler... Etmeyenler... Raporun okunmaması kabul edilmiştir.

Tasarının tümü üzerinde söz isteyen?..

İSMAİL KAHRAMAN (İstanbul) – Sayın Başkan, Fazilet Partisi Grubu adına Sayın Osman Aslan konuşacak.

BAŞKAN – Fazilet Partisi Grubu adına, Diyarbakır Milletvekili Sayın Osman Aslan; buyurun efendim. (FP sıralarından alkışlar)

FP GRUBU ADINA OSMAN ASLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 387 sıra sayılı Sınır Aşan Suçları Önleme ve Mücadele Etmeye İlişkin İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı üzerinde, Fazilet Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, şahsım ve Grubum adına, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bilindiği gibi, uluslararası hukukun temel ve aslî kaynağını uluslararası anlaşmalar oluşturmaktadır. Uluslararası hukuk normlarına göre, anlaşmalar, ikili ya da çoktaraflı olarak yapılmaktadır. Geçmişte, ülkeler arasında, ikili anlaşmalar daha çok yaygınken, günümüzde, değişen dünya şartları ve globalleşme sürecinin bir sonucu olarak, çoktaraflı anlaşmalar önem kazanmaktadır.

1940 ve 1950'li yıllarda, çoktaraflı bir uluslararası anlaşma olan Bretton Woods'un IMF ve Dünya Bankasını, Roma Anlaşmasının ise AET'yi ve nihayetinde, Avrupa Topluluğunu doğurduğunu biliyoruz.

Yine, geçmişte ülkeler arasında yapılan ikili ve çok yönlü anlaşmalar, genellikle askerî, ekonomik ve ticarî ağırlıklı iken, günümüzde, küreselleşme ve yeni dünya düzeninin gereği olarak, güvenlik, siyasî, adlî, eğitim, kültür, ulaşım ve iletişim gibi her alanda mevzuatların uyumlaştırılması ve karşılıklı işbirliği yolları aranmaktadır.

Anayasamızın 90 ıncı maddesinin birinci fıkrası, Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak anlaşmaların onaylanmasını, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlamıştır.

Diğer taraftan, mezkûr maddenin son fıkrasında ise, usulüne göre yürürlüğe konulmuş uluslararası anlaşmaların kanun hükmünde olacağı, bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiasıyla Anayasa Mahkemesine başvurulamayacağı öngörülmek suretiyle, uluslararası hukukun en önemli bölümünü oluşturan anlaşmaların iç hukuk düzenimizde doğrudan etki doğurması kabul edilmiştir.

Dolayısıyla, burada yapılan işlem, bir “uygun bulma” işlemidir. Türkiye Büyük Millet Meclisine gelen uygun bulma yasa tasarısı ve eki olan anlaşma metni, Dışişleri Komisyonu ve ilgili öteki komisyonlarda görüşüldükten sonra, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna gelmektedir.

Bu, anlaşmanın uygun bulunmasına ilişkin yasa tasarılarının Mecliste görüşülmesi sırasında, anlaşma metninin bir bütün olarak onaylanması gerekmektedir. Böylece, anlaşma metninin maddeleri tek tek oya konulamayacağı gibi, bunlara ilişkin değişiklik önergeleri vermek imkânı da yoktur. Bu yüzden, Türkiye Büyük Millet Meclisi bir anlaşmayı ya kabul etmek ya da reddetmekten başka bir imkâna sahip değildir.

Buna göre, Balkanlarda barış ve istikrarın yerleşmesine yardımcı olmak üzere kurulan Güneydoğu Avrupa İşbirliği girişimi çerçevesinde yürütülen projelerden biri de, bölge ülkeleri arasında örgütlü suçlara karşı mücadele alanındaki işbirliğini artırmaya yönelik yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesidir. Bu çerçevede, 26 Mayıs 1999 günü yukarıda da adı geçen Sınır Aşan Suçları Önleme ve Mücadele Etmeye İlişkin İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır.

Anlaşma 17 madde ve eki bölgesel merkezi teşkilat şartından oluşmaktadır. Anlaşmanın uygun bulunduğuna dair kanun tasarısı ise, 3 maddeden ibarettir. 2 ve 3 üncü maddeler yürürlük ve yürütmeyle ilgilidir. Dolayısıyla, üzerinde konuştuğumuz, anlaşmanın kabulüne dair kanun tasarısının 1 inci maddesidir.

Söz konusu anlaşmanın katılımcı üyeleri, Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Moldova, Yunanistan, Bosna-Hersek, Makedonya, Arnavutluk, Hırvatistan, Slovenya ve Macaristan'dır. Yugoslavyada bir Balkan ülkesi olduğu halde, Boşnak ve Hırvatlara uyguladığı vahşet ve soykırım nedeniyle, üyeliğe alınmamıştır; ancak, Yugoslavya'nın üyeliğini engelleyen sebepler, ortadan kalktığında, katılımcı üye sıfatıyla anlaşmaya dahil edilebileceği öngörülmüştür.

Güneydoğu Avrupa İşbirliği girişimine ve dolayısıyla, adı geçen anlaşmaya destek veren ülkeler ise, ABD, Avusturya, İtalya, İsviçre, Rusya Federasyonu ve Avrupa Birliğidir. Buna göre, Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimine katılan ve bu girişimi destekleyen ülke sayısı, Avrupa Topluluğu ve Rusya Federasyonunun birçok ülkeden meydana geldiği dikkate alındığında 40'a yaklaşmaktadır.

Güneydoğu Avrupa İşbirliği Anlaşması, Balkanlar bölgesinde giderek artan örgütlü suç ve yolsuzluklarla mücadelede bilgi değişimi ve bu faaliyetlerin önlenmesi için ortak hareket edilmesini öngörmekte olup, anlaşma uyarınca, her katılımcı üye ülkeden bir emniyet görevlisi ile bir gümrük görevlisinin, sınırötesi suçlar ve yolsuzluklarla mücadelenin koordinasyonu amacıyla, Romanya'nın başkenti Bükreş'te oluşturulan Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi Bölgesel Merkezine atanması gerekmektedir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; görüldüğü gibi, anlaşmanın temel hedefi, örgütlü suçlar ve yolsuzluklarla mücadeledir. Her ne kadar, sınır aşan suçlar genellikle özel kişilerle ilgiliyse de, özel kişilerin gerek hukuksal statüsü gerekse ilişkileri, ilke olarak, uluslararası hukukun dışında kalmaktadır. Ancak, uluslararası ilişkiler ve uluslararası toplumsal dayanışma geliştikçe, özel kişilere ilişkin kimi sorunların da, giderek uluslararası hukukun doğrudan konusunu oluşturmaya başladığı gözlenmektedir.

Uluslararası hukukun, özel kişilere doğrudan yönelik kuralları, önceleri, açık deniz gibi, hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan alanlarda, bireylerce işlenilen birtakım suçlarla -deniz haydutluğu gibi- ilgili olarak ortaya çıkmıştır. Böylece, 19 uncu Yüzyılda, değişik uyruktan bireylerin can ve mal varlığını tehdit eden ve uluslararası deniz ticaretini engelleyen bu tür bireysel eylemlerin, ilgili olan devletçe cezalandırılması ilkesi kabul edilmiştir. Bunu, köle ticareti yapan kişilerin açık denizde yakalanmasına ve cezalandırılmasına ilişkin uluslararası hukuk kuralları izlemiştir.

Daha sonraları, savaş suçları, soykırım, uçak kaçırma, terörizm, ırk ayırımı gibi eylemler de, uluslararası hukukun konusunu oluşturmaya başlamıştır.

Günümüzde giderek daha da yaygınlaşan ve önem kazanan "uluslararası örgütlü suç" ya da "organize suç" kavramı, kapsamı ve bu suçlarla mücadele hususu üzerinde biraz durmak istiyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

OSMAN ASLAN (Devamla) – Örgütlü suç, belirli bir grup insanın, bilinçli olarak, belirli bir süre yasadışı eylemlerde işbirliği yapmak üzere karar vermeleri, kendi aralarında görev bölümü yapmak suretiyle ve çoğunlukla modern altyapı sistemleri kullanarak, mümkün olduğu kadar büyük kârlar elde etme amacını güden suç biçimidir.

Anlaşmada sayılmamakla beraber, örgütlü suç gruplarının faaliyet alanlarını şu şekilde tasnif etmek mümkündür: Uyuşturucu madde kaçakçılığı ve dağıtımı, silah kaçakçılığı, sahte para basımı ve dağıtımı, beyaz kadın ticareti, mülteci ticareti, yasadışı kumarhane işletmeciliği.

Günümüzde yaşanan ekonomik, teknolojik, sosyal ve ahlakî gelişmeler sonucu, bazı yeni suç çeşitleri de ortaya çıkmaktadır.

Şöyle ki: Nükleer biyolojik ve kimyasal madde kaçakçılığı; organ kaçakçılığı ve ticareti; sübvansiyon, ihale ve kredi yolsuzlukları; döviz ve arazi spekülasyonları; altın, elmas ve bunlar gibi değerli maden ve taşların kaçakçılığı; bilgisayar teknolojisinin kullanımıyla gerçekleştirilen sanal ekonomik suçlar; sanat eserleri ve antika hırsızlığı.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; organize suç grupları ile terör grupları arasında birtakım benzerlikler ve bağlantılar bulunmaktadır. Uluslararası nitelikteki terörizm ile organize suç grupları arasında, parasal başta olmak üzere, ortak menfaatlarda yakınlaşmalar söz konusudur.

Yine, terör grupları, parasal olarak ayakta kalabilmek için, çoğunluğu organize suç gruplarının faaliyet alanına giren birçok suç tipinden yararlanmaktadır. Terör örgütünün ana çatısı, her ne kadar siyasî nitelikli görünse de, terörizmi besleyen kaynakların çoğu, kriminal nitelikli faaliyetlerin sonucunda sağlanmaktadır.

Mafya tipi örgütlenmelerde, grup yapısı ne derece değişik olursa olsun, ana amaç, azamî kârlılıktır. Terör örgütlerinde ise, motivasyon aracı olarak büyük bir amaç söz konusudur. Bu amaç, dinî, etnik veya politik bir temel çerçevede biçimlenir.

Organize suçlarla mücadele konusuna gelince. Ulusal sınırlar içinde ve uluslararası platformda olmak üzere iki açıdan incelenebilir.

Ulusal düzeyde:

1. Güvenliğin temel taşları olan emniyet ve istihbarat birimleri arasında koordinasyonu sağlayacak yasal ve idarî düzenlemelerin sağlanması şarttır.

Organize suçlarla mücadeleyi yürütmek için tek merkezden yönetilen bir sistem oluşturulmalı ve çeşitli kovuşturma makamları arasındaki koordinasyon bu merkez tarafından sağlanmalı ve kovuşturma stratejileri buradan yapılarak yönlendirilmelidir.

2. Örgütlü suçları besleyen ana kaynakların başında, ülkenin ekonomik ve adlî özellikleri içindeki mevcut boşluk ve çelişkiler gelmektedir.

Toplumun geçirdiği değişimlere uyum sağlayamayan adlî ve ekonomik anlayışların yarattığı sıkıntılar, örgütlü suç gruplarını alternatif bir yapıya sokmaktadır.

Bir Latin atasözü "Barış istiyorsanız adalet ekiniz" diyor. Adaletin olmadığı yerde mafya kuralları geçerlilik kazanır. Türkiye'de ve Rusya'da, 1980'li yıllardan sonra ortaya çıkmış olan mafya tipi organizasyonlarda bu tip zafiyetler gözlenmektedir. Anılan zafiyetleri ortadan kaldıracak ve devlete olan güveni yeniden tesis edecek düzenlemelerin bir an önce yapılması gerekmektedir.

3. Örgütlü suç grupları, basın-yayın kuruluşlarının toplum üzerindeki etkilerinin farkına varmış ve bu gücü kendi taraflarına çekebilmek için büyük bir çaba içine girmiştir. Buzdağının görünen yüzünü cilalayarak, uluslararası organize suç gruplarını, yasal zeminde hareket eden şirketler veya örgütler gibi, liderlerini de kurtarıcı, saygın veya bağış sever kimseler gibi gösterebilecek maskeleme faaliyetlerinin en kolay bu araçlar yoluyla sağlanabilmesi, organize suçun, basın yayın sektörüne sızmasının en başta gelen nedenidir. Bu açıdan, yazılı ve görsel medya kuruluşlarının, organize suçla mücadeleye sekte vuracak propaganda faaliyetlerine ve yayınlara karşı kendi iç kurallarını işleterek, toplum menfaatlerı doğrultusunda çalışmaları temel ilke olarak benimsenmelidir.

Uluslararası platforma gelince. Uluslararası örgütlü suçlarla mücadele kapsamında, uluslararası alanda, ortak, hukukî standartların yakalanması gerekmektedir.

Uluslararası kapsamda, polis kuvvetleri ve istihbarat servisleri arasında işbirliği daha da derinleştirilmelidir.

Her ülkenin, uluslararası anlaşmaar çerçevesinde öngörülen sosyal, siyasal, ekonomik ve teknik yükümlülüklerini yerine getirmesini sağlayacak mekanizmalar kurulmalıdır.

Uluslararası boyutta örgütlü suç gruplarının faaliyetlerini ve mensuplarını kayıt altına alacak bir veri tabanı hazırlanmalıdır.

Avrupa Birliği ya da birleşik Avrupa ilkesi doğrultusunda yapılandırılan eurepol ve Karadenize kıyısı bulunan ülkelerin inisiyatifinde oluşturulması tasarlanan blackpol gibi bölgesel güvenlik servislerinin kurulması desteklenmelidir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bütün bu müdahale önlemlerini birkaç başlıkta özetlemek mümkün olmakla birlikte, bu ana başlıklar altında sistemleştirilen düşüncelerin, uluslararası organize suçun değişken yapısına karşı mücadele yeteneğini artıracağı kanaatindeyim.

Gerek yukarıdaki açıklamalar, gerekse mezkûr anlaşmanın kapsamını düzenleyen 2 nci madde ve anlaşmanın katılımcı üyelerinin sayısı dikkate alındığında, anlaşmanın ülkemiz açısından çok sayıda hukukî sonuçlar doğuracağı kaçınılmazdır. Bu itibarla, anlaşmanın, ülkemiz açısından ne gibi yararlar sağlayacağının veya ne gibi sakıncalar doğuracağının ilgili bakanlıklarca ortaya konmasında ve bu konuda kamuoyunun bilgilendirilmesinde fayda görmekteyiz.

Öte yandan, anlaşmada, sınır aşan suçların neler olduğu ve bu suçları önlemede izlenecek prosedür net olmamakla birlikte, anlaşmanın uygulanmasını düzenleyen 12 nci maddesinde, Ortak İşbirliği Komitesinden söz edilmektedir. Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi Bölgesel Merkezinin en yüksek kurumsal organı olan Ortak İşbirliği Komitesi tarafından bir tüzük çıkarılacağı...

BAŞKAN – Sayın Aslan, toparlar mısınız, süreniz bitmek üzere.

OSMAN ASLAN (Devamla) – Teşekkür ediyorum.

... ve anlaşmanın işlemesi, uygulanmasından kaynaklanan sorunların çözümü, işbirliği için gerekli önlemlerin alınması ve benzeri düzenlemelerin, adı geçen komite tarafından yapılacağı öngörülmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Toparlayın efendim.

OSMAN ASLAN (Devamla) – Yine, Güneydoğu Avrupa İşbirliği Anlaşması ile polisiye konularda Interpolün, gümrükle ilgili konularda ise Dünya Gümrük Örgütünün aktif üyeleri olarak Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi, katılımcı ülkelerinin sınır aşan suçların önlenmesi, araştırılması ve adli takibatın etkinliğini artırmak amacıyla, kendi ilgili kuruluşları, Interpol Genel Sekreterliği ve Dünya Gümrük Örgütü ile koordinasyon içinde bilgi alışverişinde bulunmaları ve derlenen bilgiyi geliştirmeleri öngörülmektedir.

BAŞKAN – Evet, bir toparlarsanız... Son lafa bir gelsek... Teşekkür ediyorum.

OSMAN ASLAN (Devamla) – Ayrıca, anlaşma ekinde girişimin bölgesel merkezî teşkilatı şartı da bulunmaktadır. Bu itibarla, mezkûr anlaşmayı onaylamanın uygun bulunduğuna dair yasa tasarısını destekliyor; ancak, anlaşma metninin uzman kişi veya kişilerce incelenerek, sağlıklı ve anlaşılır bir tercüme yapılmasında ve muhatap olarak bakanlıklarca (İçişleri, Dışişleri, Adalet, gümrük) anlaşmaya...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OSMAN ASLAN (Devamla) – ...ilişkin uygulama yönetmelikleri çıkarılmasında merkezî teşkilatta ehil kişilerin görevlendirilmesinde ve bu girişimde Türkiye'nin inisiyatifi eline almasında fayda görmekteyiz.

Konuşmamı burada bitirirken, anlaşmanın, memleketimize ve milletimize hayırlı olmasını temenni eder, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlarım. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Aslan.

Gruplar adına başka söz isteyen?.. Yok.

Şahıslar adına?.. Yok.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır; maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum :

SINIR AŞAN SUÇLARI ÖNLEME VE MÜCADELE ETMEYE İLİŞKİN İŞBİRLİĞİ ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN

TASARISI

MADDE 1. —26 Mayıs 1999 tarihinde Bükreş’te imzalanan “Sınır Aşan Suçları Önleme ve Mücadele Etmeye İlişkin İşbirliği Anlaşmasının onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – Madde üzerinde, Fazilet Partisi Grubu adına söz isteyen Aksaray Milletvekili Sayın Ramazan Toprak; buyurun.

FP GRUBU ADINA RAMAZAN TOPRAK (Aksaray) – Sayın Başkan, Yüce Meclisin değerli üyeleri; hepinizi, şahsım ve Partim adına saygıyla selamlıyorum.

Görüşmekte olduğumuz tasarıyla ilgili ayrıntılı bilgileri bir önceki arkadaşım ifade etti. Ben, bazı başka temel konulara temas edip, uzatmadan konuşmamı bitirmeyi düşünüyorum.

Yüce Meclisin en az bilgilendirildiği konulardan bir tanesi de, sayın hükümetin uyguladığı dışpolitikadır. Hangi alanlarda ne tür dışpolika uygulanıyor, bunu, Sayın Dışişleri Bakanımız teşrif edip de Yüce Meclis marifetiyle Türk Milletine ifade edemediği için, ben, bazı çekincelerimizi bu konuda dile getirmek arzusundayım.

Öncelikle şunu ifade edelim; 1957'den başlayan Avrupa Birliği maceramız, 2000 yılına geldi; nerede ise, 45 yıl, yarım yüzyıla yakın bir süredir bir macera var; bu oluşum, sürekli isim değiştiriyor; Avrupa Kömür Çelik Topluluğu, Avrupa Ekonomik Topluluğu, Avrupa Topluluğu, nihayet Avrupa Birliği adını aldı.

Bu isim değişikliği devam ediyor; zannediyorum, üç gün önceydi, bir Alman parlamenter "Avrupa Federasyonu" kavramını teleffuz etti. Sürekli değişen bir şeyler var; biz, sürekli bir oluşumun peşinden koşturmaya çalışıyoruz.

Benzetmede hata olmaz ise, bir tren düşünün; lokomotif ve vagonlar...Biz, lokomotif olmaktan vazgeçtik, vagon bile olamadık; sadece, belli istasyonlarda bu trene el sallıyoruz, trendekiler bizi görüyor, bize el sallayıp, geçip gidiyorlar.

Buna eğer, somut bir örnek vermek gerekirse, birkaç gün önce, çok önemli bir oluşum, yüksek malumlarınız olduğu üzere, Avrupa Güvenlik ve Savunma Kimliği oluşumu var idi; ancak, bu oluşumda, tüm heveslerimize, çırpınmalarımıza rağmen, koskoca Türkiye Cumhuriyeti Devleti yok sayıldı ve "çıt" yok.

Yine, her ne kadar büyük başarılarla ifade edilmişse de, 10-11 Aralık 1999 tarihinde, Helsinki zirvesinde alınan kararları dikkatle gözden geçirdim ve bu konuda, gerçekten dışpolitika uzmanlarının da değerlendirmelerini okudum; bir husus, çok net, açık bir şekilde karşımızda; bu, aynen şudur: Bundan dört veya beş yıl sonra, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetiyle, Kıbrıs Rum kesimi arasındaki sorunlar, artık, Türkiye ile Yunanistan arasında tartışılan, görüşülen ikili bir sorun olmaktan çıkarıldı; gerek Kıbrıs konusunda gerekse “Ege sorunları” dediğimiz, kıta sahanlığı ve FIR hattı konularıyla ilgili, Türkiye'nin dört beş yıl sonra muhatabı, maalesef, Yunanistan değil, Avrupa Birliği olacaktır; ancak, bu kadar önemli gelişmeler söz konusuyken, Sayın Dışişleri Bakanı, lütfedip, teşrif edip, Meclise gelip, bu konuda bizleri aydınlatma lütfunda bulunmuyor. Ben, bu konudaki yaklaşımımızın temel kriterini aynen şu şekilde ifade ediyorum:

Avrupa Birliğine evet; ama, ne pahasına olursa olsuna, hayır; çünkü “ne pahasına olursa olsun” anlayışı, yeni ve bitmek tükenmek bilmeyen tavizlerin, ödünlerin bir gerekçesidir, bunun, çok iyi algılanması lazım.

Yine, birkaç cümleyle temas ediyorum: Türkî cumhuriyetler ve Kafkaslarla ilgili dışpolitikamız, içler acısı. Zengin petrol ve doğalgaz kaynağı olan bu bölgeyle dünya arasında enerji köprüsüydük, enerji koridoruyduk. Birkaç yıl önce, ne büyük iştiyaklarla, şevklerle, bunu, âdeta bayram ederek ilan ettik; ama, bugün geldiğimiz noktada, Türkî cumhuriyetlerde, gerçekten, bir Türk yetkilisini göremiyoruz. Sayın Dışişleri Bakanımız, lütfedip, Avrupa'dan bir parça yönünü, 250-300 milyonluk Türk camiasına, kardeşler topluluğuna yöneltirse, çok daha büyük kaynakların olduğunu görecektir. Evet, yüzümüz batıya dönük; ama, bu, doğuyu elimizin tersiyle iteceğiz anlamı şeklinde bir politikaya dönüştürülmüşse, buna hayır. Bugüne kadar, bir yıl içerisinde gördüğümüz husus, aynen budur.

Hatırlıyorum, geçen yıl mart-nisan aylarında, Azerbaycan yetkilileri gelmişti, Azerî bakan da gelmişti; Bakü-Ceyhan boru hattıyla ilgili görüşmeler tamamlanmış, anlaşma, imzalama noktasına gelinmişti; bugün, bu projeden eser yok.

Önceki gün, yine, Türkmen doğalgazını taşımakla görevli yabancı şirketler bundan sarfınazar ettiler. O da, suya batıyor; o projeler de hayalî projeler olmaya mahkûm; ama, yine bu kadar...

BAŞKAN – Sayın Toprak, özür dilerim, sözünüzü kesmek istemiyorum; ama, maddeye dönsek, sınırötesi anlaşmalara... Sayın Bakana da insafsızlık etmeyelim; yeni geldi Türk cumhuriyetlerinden...

RAMAZAN TOPRAK (Devamla) – Sayın Başkan, sabrınızı birkaç dakika daha istirham ediyorum.

BAŞKAN – Hayır, hayır... Konuşun efendim... 10 dakika konuşun da, madde üzerinde konuşun. Yani, Bakü-Ceyhan boru hattını da Yüce Meclis onayladı.

RAMAZAN TOPRAK (Devamla) – Bağlıyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

RAMAZAN TOPRAK (Devamla) – Bir enerji köprüsü idik; ancak, elektrik kesintisi uygulayan bir ülke olduk. Galiba, bu gidişle, iki lambadan birini söndürme noktasına; yani, yirmi yıl öncesine dönmüş olacağız.

Daha ifade edecek pek çok şey var; ama, Sayın Başkanın psikolojik baskısını da arkamda, çok yakın hissediyorum.

BAŞKAN – Yok yok... Estağfurullah efendim... Yani, dışpolitika hassas bir alan, Dışişleri Bakanımız da yeni geldi Türk cumhuriyetlerinden; zedelenmesin istedim, onun için...

Buyurun efendim.

RAMAZAN TOPRAK (Devamla) – Benim bu ifade ettiğim hususların, Türk Milletinin ne kadar merak ettiği hususlar olduğu yüksek malumlarınızdır Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Tabiî efendim, doğru söylüyorsunuz.

RAMAZAN TOPRAK (Devamla) – Yine, Kuzey Irak'ta, ülkemizi doğrudan ilgilendiren çok ciddî oluşumlar var, ciddî yapılanmalar var; orada resmî olmasa bile, gayriresmî bir devlet yapılandı ve yakında resmîleşme süreci aşamasına gelindi. Bu kesimler, gerek Kuzey Irak'ta gerek Avrupa'da ve gerekse Almanya'da davet edildiğinde, bunun, doğrudan ilgilisi olan Türkiye Cumhuriyeti Devletinden, hükümetinden hiçkimse bahsetmiyor; herhalde, bunu, başarı olarak kimse takdim edemez. Bölgede, çok ciddî tarihsel oluşumlar var. Coğrafyalar değişiyor, sınırlar değişiyor; ama, geçen yüzyılda etkinlik alanımızdaki bu bölgede, Türk Devletinin adı bile okunmuyor, esamisi bile okunmuyor; herhalde, bu, başarı olarak sunulamaz.

Ben, bu konularda Yüce Meclise hiç bilgi verilmemesini iki şekilde algılıyorum; ya devlet sırrı olduğundan veya birşeylerin Türk Milletinin gözünden saklanmak istenildiğinden. Hangisi olduğunun burada açıklanması lazım. Bunu öğrenmek hakkımızdır diye düşünüyorum.

Yine, sabrınızı istismar etmeden son cümlemi ifade ediyorum. Binlerce yıllık tarihe sahip Türk Milletini düşünün ve üstelik, altı asır boyunca, süper güç olarak dünyaya adaletle hükmetmiş bir Türk Devletini düşünün, bir de, bugün içine düşürüldüğümüz Türk Devletinin uluslararası platformdaki halini düşünün!

Sayın Dişişleri Bakanının, üç yıldır, aynı bakanlığı yürütüyor olması nedeniyle, benim, üç yıla ilişkin kişisel tespitim aynen şu olmuştur: Maalesef koskoca Türk Devletinin -sayın hükümetin şahsında, maalesef- Türk Devletinin uluslararası ilişkileri, sonuçları itibariyle, diplomatik romantizm fotoğrafları vermekten öteye geçemedi.

Hepinizi ve Yüce Türk Milletini saygıyla selamlıyor, Sayın Başkana sabırları nedeniyle teşekkürlerimi arz ediyorum. (FP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Estağfurullah efendim, rica ederim...

Çok teşekkür ediyorum.

1 inci madde üzerinde görüşmeler tamamlanmıştır.

1 inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 nci maddeyi okutuyorum :

Madde 2. Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 üncü maddeyi okutuyorum:

Madde 3. Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümü açık oylamaya tabidir.

Açık oylamanın şekli hakkında Genel Kurulun kararını alacağım. Açık oylamanın, elektronik oylama cihazıyla yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 dakika süre vereceğim.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan, 2 dakika süre yetmez.

BAŞKAN – Artık, ağzımdan çıktı.

YASİN HATİPOĞLU (Çorum) – Sayın Başkanım, eğer, bu işlerin bitirilmesi isteniliyorsa, zatıâliniz takdir buyururlarsa, bendenizin aklına gelen, şimdi açık oylama yaparsak ve yetersayı bulunamazsa, ara vermek zorunda kalırsınız. Bu açık oylamayı bırakıp, diğer işlere geçebilir miyiz?

BAŞKAN – Makineler çalışsa!..

YASİN HATİPOĞLU (Çorum) – Efendim, işte, makineyle değilde, açık oylamayı...

BAŞKAN – Efendim, 2 dakika süre vereceğim; 2 dakika içinde cihaz açılacak.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkanım, cihaza giremeyenler kağıt gönderiyor ya; öyle yapalım!

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, 2 dakika süre veriyorum ve oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Sınır Aşan Suçları Önleme ve Mücadele Etmeye İlişkin İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısının oylamasına 216 sayın milletvekili katılmış, 201 kabul, 2 ret 1 mükerrer oy kullanılmak suretiyle tasarı kanunlaşmıştır.

Teşekkür ediyorum.

Şimdi, MEDA Programı ve Avrupa Yatırım Bankasının Akdeniz Ülkelerindeki Diğer Malî Anlaşmaları Çerçevesinde Malî ve Teknik İşbirliğinin Uygulanmasına İlişkin Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Plan ve Bütçe ve Dışişleri Komisyonları raporlarının görüşmelerine başlıyoruz.

4. — MEDA Programı ve Avrupa Yatırım Bankasının Akdeniz Ülkelerindeki Diğer Malî Anlaşmaları Çerçevesinde Malî ve Teknik İşbirliğinin Uygulanmasına İlişkin Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Plan ve Bütçe ve Dışişleri Komisyonları Raporları (1/652) (S. Sayısı : 414) (1)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yerinde.

Hükümet?.. Yerinde.

Komisyon raporunun okunup okunmaması hususunu oylarınıza sunuyorum: Raporun okunmamasını kabul edenler... Kabul etmeyenler...

Raporun okunması kabul edilmemiştir.

Tasarının tümü üzerinde, Fazilet Partisi Grubu adına, Afyon Milletvekili Sayın Sait Açba; buyurun efendim.

FP GRUBU ADINA SAİT AÇBA (Afyon) – Değerli milletvekilleri, 414 sıra sayılı tasarı üzerinde, Fazilet Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tasarı, MEDA Programıyla ilgili. MEDA Programı ve Avrupa Yatırım Bankasının, Akdeniz ülkeleriyle, malî ve teknik ilişkileriyle ilgili yapılan bir çerçeve anlaşması var; dolayısıyla, tasarı, bu çerçeve anlaşmasının onaylanmasıyla ilgili bir tasarı.

Avrupa Birliği, işbirliği yaptığı ya da ortaklık anlaşması olan üçüncü ülkelerle malî protokoller aracılığıyla yaptığı yardım uygulamasından vazgeçmek suretiyle, malî yardımlarını bölgesel programlarla yürütmeye başlamıştır. MEDA Programı, bir bölgesel programdır; Akdeniz ülkelerine yönelik bir programdır. Bu programın başlangıcı da, 1996'da olmuştur; yani, MEDA Akdeniz Programı, 2 Ağustos 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve 12 Akdeniz ülkesini kapsamaktadır.

MEDA Programının gayesi, Avrupa Birliğinin, Akdeniz ülkeleriyle ilişkili olarak, gerek ekonomik yönden gerek sosyal yönden gerek siyasal yönden gerekse kültürel yönden çok yönlü işbirliğini gerçekleştirmektir. Diğer önemli bir hedefi de, MEDA Programı çerçevesindeki ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi sonucunda, yine, Akdeniz ülkeleriyle, 2010 yılında, serbest ticaret alanı tarzında bir alanın tesisi de bu çerçevede düşünülmektedir.

MEDA Programına dahil olan Akdeniz ülkeleri, Cezayir, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas, Suriye, Tunus, yine, Batı Şeria, Gazze bunlar da dahil bulunmaktadır.

Tabiî, burada, başlangıçta, malî protokollerle başlayan ilişkiler, daha sonra, yenileştirilmiş Akdeniz Programı çerçevesinde değişime uğramıştır; yani, Avrupa Birliği ile bölge ülkeleri arasında yatay ilişkiler gelişmeye başlamıştır ikinci aşamada. Üçüncü aşamada da, 1996'dan itibaren, tüm Akdeniz ülkelerinin dahil olduğu MEDA Programı çerçevesinde de çok yönlü ilişkilerin başlamış olduğunu ifade etmemiz gerekiyor.

Tabiî, MEDA kapsamında, Avrupa Birliğinden Akdeniz ülkelerine yönelik olarak, çeşitli biçimlerde, malî yardım mekanizmaları gerçekleştirilmektedir. Bu mekanizmalardan biri hibedir; Topluluk bütçesinden yapılan hibelerdir veya Avrupa Yatırım Bankasından yapılan hibelerdir; Avrupa Kömür-Çelik Topluluğundan ve Eurotom'dan yapılan hibeler şeklindedir.

Yine, MEDA Programı çerçevesinde, kredi ilişkileri de söz konusudur. Kredi ilişkilerinin ağırlıklı bir kısmı, Avrupa Yatırım Bankasından verilen kredilerdir. Yine, Avrupa Yatırım Bankasından, risk sermayesi tarzında bir destek de söz konusudur. Bir de faiz sübvansiyonu tarzında bir destek de söz konusudur. 1993 yılına kadar, ikili malî anlaşmalar çerçevesinde yapılan yardımların toplamına baktığımızda, Topluluk bütçesinden verilen yardımların 9 milyar 354 milyon ECU civarına ulaştığını görürüz.

Tabiî, MEDA Programının finansmanında uygulanan en önemli yöntem, ortak bir havuz projesidir. Bütün Akdeniz Programına dahil olan ülkeler, projelerini bu havuza yönlendirmektedirler ve bu havuzda değerlendirilmekte, Avrupa Birliği ülkelerinin oy potansiyeline göre projeler, belli bir oyu alan, daha doğrusu 87 oyun 62'sini alan projeler öncelikle finanse edilmektedir.

MEDA Programından Türkiye'ye yönelik olarak sağlanan malî yardımlarla ilgili olarak değerlendirmeyi bir genel çerçeve içinde yapmak, belki daha yararlı olacaktır; yani, bugüne kadar, Avrupa Birliğinden yapılan malî yardımlar çerçevesinde, MEDA Programını da birlikte değerlendirmenin yararlı olacağını düşünüyorum.

Avrupa Birliğinin Türkiye'ye sağlamış olduğu malî yardımlara baktığımızda, 1964-1993 döneminde, Birinci ve Dördüncü Malî Protokoller ve 1993'te yapılan işbirliği çerçevesinde, toplam olarak 1 milyar 430 milyon ECU civarında bir yardımın gerçekleştiğini ve tabiî, bu yardımın ağırlıklı bir kısmının kredi tarzında gerçekleştiğini görüyoruz. Kredinin ağırlıklı bir kısmı, 962 milyon ECU'luk bir kısmı Topluluk bütçesinden aktarılmıştır. Yine 340 milyonluk kredi de Avrupa Yatırım Bankasından sağlanmıştır. Bağışın nispeti oldukça azdır, 128 milyon ECU civarında.

Türkiye'ye yapılan malî yardımların Akdeniz ülkelerine yapılan yardımlar içindeki yerini de gözden geçirmek gerekir; çünkü, Türkiye'nin konumu, Akdeniz programına, yani MEDA Programına dahil olan ülkelerden farklıdır; çünkü, Türkiye'ye ilişkin, Topluluğun bir ortaklık anlaşması söz konusudur, diğer ülkelerle böyle bir ortaklık anlaşması söz konusu değildir.

1958-1983 döneminde, MEDA Programı çerçevesinde yapılan yardımların dağılımına baktığımızda, Türkiye'nin birinci sırada olduğunu görürürüz. Türkiye, toplam MEDA yardımlarının yüzde 30'unu almıştır bu dönemde. Yine aynı dönemde, Avrupa Birliğine tam üye olmamış olan Portekiz ve İspanya da vardır. Örneğin, Portekiz yüzde 16'sını almıştır, İspanya yüzde 4,7'sini almıştır, yine mağrip ülkeleri yüzde 19'luk bir nispet, maşrık ülkeleri de yüzde 20'lik bir nispette yardım almıştır.

1958-1993 döneminde, yardımın yönünün Türkiye aleyhinde gerçekleştiğini görürüz. Türkiye, 1983'e kadar, yüzde 30 nispetinde MEDA Programından bir malî yardım alırken, 1993'e kadar geçen dönemde ise, bu yardım oranının yüzde 10,2'ye düştüğünü görürüz; yani, çok ciddî anlamda bir gerileme söz konusudur.

Burada, şunu da ifade etmek lazım: Bu son dönemde, Türkiye'nin 1983'teki yüzde 30'luk payının, 1993'te yüzde 10'a düştüğü dönemde, Akdeniz Programından öncelikle yardım alan ülkeler sıralamasına baktığımızda: Yugoslavya'nın yüzde 19'la 1 inci sırada, Mısır'ın yüzde 18'le 2 nci sırada, Fas'ın 3 üncü, Cezayir'in 4 üncü ve Türkiye'nin de 5 inci sıraya düştüğünü görüyoruz. Yani, burada Türkiye, Ortaklık Anlaşması olan tek ülke olmasına rağmen, maalesef, Akdeniz fonlarından aktarılan veya transfer edilen kaynaklarında, Türkiye'ye yönelik olarak oldukça düşük miktarlarda transfer edilmiş olduğu, bu çerçevede yine ortaya çıkmaktadır.

Yine, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine baktığımızda, bilhassa Doğu Avrupa rejimlerinin çökmesinden sonra, Polonya, Bulgaristan ve Romanya gibi ülkelere, dört beş yıl içerisinde Avrupa Birliğinin sağlamış olduğu malî yardımların, Türkiye'nin otuzbeş yıl içerisinde almış olduğu malî yardımları aştığını da, maalesef, üzülerek belirtmek gerekir.

Yine, Türkiye'ye yapılan malî yardım mekanizmasının, komşu ülkelerle, bilhassa Yunanistan, İrlanda, İspanya, Portekiz gibi ülkelerle; yani, bir bakıma Avrupa Birliğine son giren ülkelerle karşılaştırdığımızda, gerçekten çok ciddî rakamlarda bir malî transferin bu ülkelere yönelik olarak sağlandığını görürüz.

1995 yılı dahil olmak üzere, örneğin, Yunanistan, Avrupa Birliğinden, tam 36 milyar ECU civarında bir malî yardım almıştır. İrlanda, 31 milyar ECU'dür, İspanya'nın aldığı 40 milyar ECU'dür, Portekiz'in aldığı 21 milyar ECU'dür; Türkiye, 1995 yılı sonuna kadar, sadece 830 milyon ECU'lük bir malî yardım almış bulunmaktadır. Verilen bu malî yardımların da ağırlıklı bir kısmının hibe olduğunu da düşünecek olursak, Türkiye'nin, Avrupa Birliği karşısındaki konumunu, açık bir şekilde, bu rakamlardan da görmek mümkündür.

Tam üyelikten 1997 yılına kadar, biraz önce ifade ettiğim ülkelerin durumuna baktığımızda, örneğin, Yunanistan 1981-1997 döneminde tam 34 milyar ECU'lük bir malî yardım almıştır. Örneğin 1996 yılında, sadece yıllık olarak almış olduğu rakam 4 milyar ECU'dür; İspanya, yine aynı dönemde -yani, tam üyeliğinden 1997'ye kadar- 1986-1997 döneminde, onbir yıl boyunca, 27 milyar ECU'lük bir yardım almıştır. Yine, Portekiz'in de onbir yıllık bir sürede, 1986-1997 arasında, 15 milyar ECU'lük bir yardım aldığını görüyoruz. Yani, Türkiye, eğer, tam üye olmuş olsaydı; örneğin, 1995 yılında tam üye olmuş olsaydı, 1996, 1997 verilerine göre, her yıl, 8 milyar 300 milyon ECU'lük bir yardım alması kaçınılmazdı; yani, bunun, Topluluğun vermeye mecbur olduğu bir rakam olduğunu ifade etmek istiyorum.

1995'te, hepimizin bildiği gibi, Türkiye, gümrük birliği tarzında bir tercihte bulundu; ama, bu tercihin, maalesef, Türkiye'nin menfaatları açısından yerinde bir tercih olduğunu söylememiz mümkün değildir. Bugüne kadar, Avrupa Birliğine dahil olan ülkelere baktığımızda, öncelikli tercihleri, tam üye olmak olmuştur. Daha sonra, beş ilâ -çoğu ülkelerde- yedi yıllık bir dönemde, tam üyelikten sonra, gümrük birliği sürecinin tamamlanmış olduğunu; ama, bu süre içerisinde, çok ciddî miktarlarda bir malî yardım mekanizmasının işletilmiş olduğunu görüyoruz; yani, Türkiye, 1995'te yaptığı tercihi yanlış yapmıştır, bir bakıma geri dönülmez bir yola girmiştir. Şayet, öncelikle, topluluğa tam üye, daha sonra da gümrük birliği tarzında bir tercih yapmış olsaydı, topluluktaki malî yardım mekanizmalarının zorunlu olarak işletilmesi nedeniyle, Türkiye'nin konumu, bugün, çok daha farklı bir noktada olurdu.

Şimdi, en son, 1995 sonrası, Türkiye'ye yönelik malî uyum programı çerçevesinde 2,8 milyar ECU'lük bir yardım programı düzenlenmiş; ancak, bu program da, Avrupa Parlamentosunun ve Yunanistan'ın vetosuyla karşılaşmıştır. Bu Programdan, sadece, Avrupa Yatırım Bankasından 339 milyon ECU'lük, Euromed'den 205 milyon ECU'lük, yine MEDA 1'den 376 milyon ECU'lük bir kaynak tahsis edilmiştir. Şu anda görüştüğümüz MEDA çerçeve anlaşması o zaman yapılmadığı için, böyle bir anlaşma söz konusu olmadığı için, o tarihte tahsis edilen kaynak da, maalesef kullanılamamıştır.

Dolayısıyla, MEDA-1 programı çerçevesinde daha önce realize edilmiş olan kaynakların, bundan sonra MEDA-2 programı olarak, ileriye dönük olarak, Türkiye'ye bir malî yardım mekanizması, ciddî miktarlarda malî yardım transferi düşünülmektedir.

Dolayısıyla, ben, bu anlaşmanın hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Sayın Başkan, teşekkür ediyorum. Saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Efendim, teşekkür ediyorum.

Sayın Aslan Polat?.. Yok.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler bitmiştir. Maddelere geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum :

MEDA PROGRAMI VE AVRUPA YATIRIM BANKASININ AKDENİZ ÜLKELERİNDEKİ DİĞER MALÎ ANLAŞMALARI ÇERÇEVESİNDE MALÎ VE TEKNİK İŞBİRLİĞİNİN UYGULANMASINA İLİŞKİN ÇERÇEVE ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ

UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1. — Türkiye tarafından 19 Mart 1999 tarihinde imzalanan “MEDA Programı ve Avrupa Yatırım Bankası (AYB)’nin Akdeniz Ülkelerindeki Diğer Malî Anlaşmaları Çerçevesinde Malî ve Teknik İşbirliğinin Uygulanmasına İlişkin Çerçeve Anlaşması”nın onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – 1 inci madde üzerinde grupları adına söz isteyen?.. Yok.

Şahsı adına, Sayın Aslan Polat?.. Yok.

1 inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 nci maddeyi okutuyorum:

Madde 2.- Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 üncü maddeyi okutuyorum:

Madde 3.- Bu kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Efendim, tasarının tümü açık oylamaya tabidir.

Açık oylamanın şekli hakkında Genel Kurulun kararını alacağım.

Açık oylamanın elektronik oylama cihazıyla yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir...

Oylama için 3 dakika süre veriyorum ve oylamayı başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, MEDA Programı ve Avrupa Yatırım Bankasının Akdeniz Ülkelerindeki Diğer Malî Anlaşmaları Çerçevesinde Malî ve Teknik İşbirliğinin Uygulanmasına İlişkin Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısının yapılan oylamasına 193 milletvekili katılmış; 184 kabul, 1 ret, 1 çekimser 7 mükerrer oy kullanılmış ve tasarı, kanunlaşmıştır efendim.

Sayın milletvekilleri, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Dışişleri Komisyonları raporlarının müzakeresine başlayacağız.

5. — Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Dışişleri Komisyonları Raporları (1/302) (S. Sayısı : 150)

BAŞKAN – Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Anavatan Partisi Grup Başkanvekili Kastamonu Milletvekili Murat Başesgioğlu, Milliyetçi Hareket Partisi Grup Başkanvekili Konya Milletvekili Ömer İzgi, Doğru Yol Partisi Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Saffet Arıkan Bedük, Fazilet Partisi Grup Başkanvekili İstanbul Milletvekili İsmail Kahraman ve Demokratik Sol Parti Grup Başkanvekili Konya Milletvekili Emrehan Halıcı’nın, 298 sayılı Seçimlerin Temel Hükümleri ve Seçmen Kütükleri Hakkında Kanunun 47 nci Maddesine Bir Fıkra Eklenmesi Hakkında Kanun Teklifi ve Anayasa Komisyonu raporunun müzakeresine başlayacağız.

6. — Anavatan Partisi Grup Başkanvekili Kastamonu Milletvekili Murat Başesgioğlu, Milliyetçi Hareket Partisi Grup Başkanvekili Konya Milletvekili Ömer İzgi, Doğru Yol Partisi Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Saffet Arıkan Bedük, Fazilet Partisi Grup Başkanvekili İstanbul Milletvekili İsmail Kahraman ve Demokratik Sol Parti Grup Başkanvekili Konya Milletvekili Emrehan Halıcı’nın, 298 Sayılı Seçimlerin Temel Hükümleri ve Seçmen Kütükleri Hakkında Kanunun 47 nci Maddesine Bir Fıkra Eklenmesi Hakkında Kanun Teklifi ve Anayasa Komisyonu Raporu (2/527) (S. Sayısı : 494)

BAŞKAN – Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Türkiye’de İrtibat Ofisinin Kurulmasına İlişkin Dünya Sağlık Örgütü, Avrupa Bölge Ofisi ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yapılan Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu raporunun müzakeresine başlıyoruz.

7. —Türkiye’de İrtibat Ofisinin Kurulmasına İlişkin Dünya Sağlık Örgütü, Avrupa Bölge Ofisi ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yapılan Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/520) (S. Sayısı : 180) (1)

BAŞKAN – Komisyon?.. Komisyon nerede?

ÖMER İZGİ (Konya) – Komisyon burada; geliyor Sayın Başkan...

BAŞKAN – Hükümet?.. Burada.

MAHFUZ GÜLER (Bingöl) – Komisyon olarak buradayım Sayın Başkan.

BAŞKAN – Komisyon da geldi efendim.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun efendim.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan, komisyon adına, başkan, başkanvekili dışında özel sözcü olması lazım... Yazılı metin var mı?

MAHFUZ GÜLER (Bingöl) – Evet, ben sözcüyüm.

BAŞKAN – Sözcü olabiliyor efendim.

ÖMER İZGİ (Konya) – Olur efendim, olur!

TURHAN GÜVEN (İçel) – Efendim, özel sözcü mü diye soruyorum... Var mı?!.

BAŞKAN – Varmış efendim.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Okuyalım yazıyı o zaman.

BAŞKAN – Yazıyı okuyalım...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Fazilet Partisinden sözcü var mı?! Hiç düştü mü?! Gördünüz mü?!

MUSA UZUNKAYA (Samsun) – Hepimiz sözcüyüz; hepimiz konuşuyoruz...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Olmaz canım!.. İçtüzük...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Yani, İçtüzük hükümlerini ihlal ediyorsunuz!

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Komisyonun Başkanvekili geldi zaten.

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, İçtüzüğün 45 inci maddesi, "Komisyonlar, Genel Kurulda başkan veya başkanvekili veya o konu için seçilmiş özel sözcü veya sözcüler tarafından temsil olunurlar" diyor.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Biz de aynı şeyi söylüyoruz. Yani, komisyon karar verecek, sözcümüz falandır diyecek; ama, başkanvekili geldi.

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Tamam, geldi Başkanvekili...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Yani, sözcümüz falandır diye... Ama, Başkanvekili geldi...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Başkanvekili geldi zaten, bitti o...

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Sayın Başkan, başkanvekili geldi.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Efendim, Başkanvekili geldi; artık, onu okumanıza gerek kalmadı.

BAŞKAN – Ama, siz "sözcü mü" diyorsunuz bir de... "Yetkiniz var mı" dediniz efendim.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Evet...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, başkanvekili daha evvel yoktu da orada, onun için sorduk.

BAŞKAN – Bir tek oturan başkanvekiliydi efendim...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Kim başkanvekili efendim?..

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Başkanvekili oturmamıştı efendim...

BAŞKAN – Oturmamış mıydınız efendim?

ÖMER İZGİ (Konya) – Şimdi var efendim; buyurun.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Kaya, Başkanvekili efendim; demin yoktu, şimdi var... Allah Allah!.. Hem İçtüzüğü okuyorsunuz, arkadan da kendiniz uygulamıyorsunuz!

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, komisyon raporunun...

TURHAN GÜVEN (İçel) – O zaman, şimdi, karar yetersayısının aranmasını istiyoruz.

BAŞKAN – ...okunup okunmaması hususunu oylarınıza sunacağım : Raporun okunmasını kabul edenler...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Karar yetersayısı?!

TURHAN GÜVEN (İçel) – Karar yetersayısı dedik Sayın Başkan!

BAŞKAN – Karar yetersayısı istendi efendim; ama, ben, daha evvel oylamaya geçmiştim.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Hayır, hayır, geçmediniz.

BAŞKAN – Geçmiştim efendim.

"Raporun okunmasını kabul edenler" dedim efendim.

TURHAN GÜVEN (İçel) – O zaman zabıtlara bakın efendim...

BAŞKAN – Bakalım efendim zabıtlara, pekâlâ...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Var tutanaklarda.

BAŞKAN – Bakın zabıtlara... "Raporun okunmasını kabul edenler" demiştim efendim.

Raporun okunmasını kabul etmeyenler... Raporun okunmaması kabul edilmiştir efendim.

Tasarının tümü üzerinde söz isteyen?.. Yok.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Karar yetersayısı istiyoruz...

BAŞKAN – Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan, zabıtlara getirin bakın; sonra oylayın!..

BAŞKAN – Kabul etmeyenler...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, karar yetersayısı istedik; buna rağmen eğer dikkate almıyorsanız; bu, yanlıştır! Karar yetersayısı istedik! Karar yetersayısı istememiş olsaydık...

BAŞKAN – Zabıtlar gelince bakacağım Sayın Bedük, celallenmeyin...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Daha evvel de söyledik, şimdiki oylamada da söylüyoruz; buna rağmen dikkate almıyorsunuz!..

BAŞKAN – Sayın Bedük, ben dikkate alıyorum, zabıtları getirtiyorum; ama, zabıtlar gelene kadar da işlemime devam ediyorum.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Yine söyledik!..

BAŞKAN – Siz, yine isteyin efendim...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Biraz evvel de söyledik, şimdi de söylüyoruz!..

BAŞKAN – Söyleyin... Bağırmayın... Celallenmeyin... Yakışmıyor size bağırmak...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Ama, dikkate almıyorsunuz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Aman efendim, Sayın Bedük...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – İstirham ediyorum efendim!.. Olur mu!..

BAŞKAN – Kale almıyor muyum?!.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Dikkate almanız lazım Sayın Başkan.

BAŞKAN – Buyurun efendim, kale alıyorum... Kale alıyorum Sayın Bedük, çok güzel kale alıyorum...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan, nasıl izale edeceksiniz bu yanlışı!.. İzalesi mümkün olmayan hatadır bu.

BAŞKAN – Sayın Güven, müsaade edin de... İkinizle birden baş ederim ben. Ben kale alıyorum...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Siz, evvela İçtüzükle baş edin!..

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Baş etme meselesi değil Sayın Başkan!

BAŞKAN – Ben, bir sayın milletvekilinin, bir grup başkanvekilinin ifadesini kale almayacak kadar terbiyesiz değilim, siyasî etikten yoksun değilim Sayın Bedük! (MHP sıralarından alkışlar)

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, bakın, tekrar söylüyorum size; birinci oylamada da söyledik; dikkate almadınız; bu oylamada da yeniden söyledik...

BAŞKAN – Şimdi alacağım efendim... Şimdi alacağımı ifade ettim; ama, tehevvürünüz, siniriniz...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Tehevvür filan değil!.. Dikkate alın yeterli!..

BAŞKAN – Ben alırım Sayın Bedük, ben alırım...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, dikkate alın yeterli.

BAŞKAN – Alırım... Alacağım dedim... Tehevvür içindesiniz...

Karar yetersayısının aranılması istenmiştir efendim.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum:

Bu oylamayı elektronik cihazla yapacağım; 3 dakika süre veriyorum ve oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylamaya başlandı)

ALİ ILIKSOY (Gaziantep) – Usul hatası yapıyorsunuz Sayın Başkan; tasarının maddelerine geçilmesi kabul edilmişti...

BAŞKAN – Birinci oylama raporun okunup okunmamasıydı efendim, istirham ederim...

(Elektronik cihazla oyların toplanmasına devam edildi)

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Dikkate alınmadı... Hani, sanki şeymişiz gibi burada... Bir Grup Başkanvekili olarak burada konuşuyoruz, dikkate almıyor yani... Halbuki, daha önceden söyledim...

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Herkesinki alınır, herkesinki...

BAŞKAN – İfade de ettim; zabıtlarda var. Bir partinin grup başkanvekilini kale almayacak kadar siyasî etikten yoksun değilim dedim.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ama, şimdi etmeyin... Demin söylemiştim bunu.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Efendim, ben duymadım.

BAŞKAN – Aman efendim, nasıl duymuyorsunuz?! Benim gür sesimi duymuyorsanız; o zaman tehevvür içinde ifadeniz de doğrudur.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan, doğal karşılayın; siz de bizim sesimizi duymuyorsanız...

BAŞKAN – Efendim, niye kavga ediyoruz?!

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Birincisinde duymadınız efendim!

BAŞKAN – Hayır efendim; niye kavga ediyoruz?!

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Birincisinde bizi duymadınız Sayın Başkan; duymuş olsaydınız...

BAŞKAN – Bir yıl içinde mi duymadım?!.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, birincisinde duymuş olsaydınız, dikkate alırdınız; demek ki, duymamışsınız.

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Olabilir...

BAŞKAN – Duysaydım, niye almayayım Beyefendi?! Zabıtları da getirtmezdim.

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Sayın Başkan, duymayabilirsiniz; normal...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Nasıl telafi edeceksiniz?!

BAŞKAN – Getirtiyorum efendim...

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Neyse... Neyse...

(Elektronik cihazla oyların toplanmasına devam edildi)

TURHAN GÜVEN (İçel) – Bize iki tane demişlerdi...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Anlaştık, iki tane dediler... Bize iki tane dediler.

BAŞKAN – Sayın Güven'e "üç" dediler.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Onlar dedi, ben demedim.

BAŞKAN – Tabiî; ama, size dediler... Siz de "ben, nöbetçi değilim; Sayın Bedük'le konuşun" dediniz. Ben, kendim, zabıt kâtibi gibiyimdir; istirham ederim... "Sayın Bedük'le konuşun, ben yokum" dediniz.

Sayın İsmail Kahraman da burada.

İSMAİL KAHRAMAN (İstanbul) – Efendim?..

BAŞKAN – Hayır efendim...

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – İşin yoksa şahitlik yap Sayın Başkan...

İSMAİL KAHRAMAN (İstanbul) – Son oturum; zannediyorum, nazar değdi.

BAŞKAN – Son oturum; ama... Üstelik de, biz, Başkanlık Divanı Üyesi olarak arzı veda edeceğiz; çünkü, bir daha seçilip seçilmeyeceğimiz belli değil. Onun için... Bu son oturumun cilvesi...

İSMAİL KAHRAMAN (İstanbul) – Efendim, yine siz tatlı bağlayın...

BAŞKAN – Ama, ben ifade ettim efendim. Anlaşmada, 3 anlaşma vardı. Sayın Güven dediler ki, ben yokum, Sayın Bedük'e söyleyin...

Karar yetersayısı vardır efendim -hem de elektronik cihazda var; pusulayı kale almadan-tasarının maddelerine geçilmesi kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum :

TÜRKİYE’DE İRTİBAT OFİSİNİN KURULMASINA İLİŞKİN DÜNYA SAĞLIK ÖRGÜTÜ, AVRUPA BÖLGE OFİSİ VE TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA YAPILAN ANLAŞMANIN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞU HAKKINDA

KANUN TASARISI

MADDE 1. — 10 Mayıs 1999 tarihinde Kopenhag’da imzalanan “Türkiye’de İrtibat Ofisinin Kurulmasına İlişkin Dünya Sağlık Örgütü, Avrupa Bölge Ofisi ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yapılan Anlaşma”nın onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN – 1 inci madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

1 inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler...

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Karar yetersayısının aranılmasını istiyorum efendim.

BAŞKAN – Şimdi, biraz evvel aradığım halde mi?..

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Arkadaşlar dışarı çıktılar... (DSP ve MHP sıralarından "Ayıp!.." sesleri)

Hiç ayıp değil!

BAŞKAN – Karar yetersayısı istenilmiştir; sayacağım efendim.

Kabul edenler...

Doğru Yol Partisinin Kâtip Üyesi sayıyor efendim.

143 üyeyle kabul edilmiştir efendim. (MHP ve DSP sıralarından alkışlar)

Sayın milletvekilleri, lütfen!..

Sayın arkadaşlar, her dakika karar yetersayısının aranılması istenecek; lütfen ayrılmayın.

2 nci maddeye geçiyorum.

ALİ ILIKSOY (Gaziantep) – Sayın Başkan, kabul etmeyenleri söylemediniz.

BAŞKAN – Kabul edildi dedim efendim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kabul etmeyenleri sormadınız.

BAŞKAN – Karar yetersayıyla, 143'le kabul edildi dedim efendim.

OĞUZ TEZMEN (Bursa) – Belki 150 kişi kabul etmeyecek!..

TURHAN GÜVEN (İçel) – Efendim "kabul etmeyenler" ifadesini kullanmadınız.

BAŞKAN – Pardon, affedersiniz.

Kabul etmeyenler\_

TURHAN GÜVEN (İçel) – Doğrusu bu.

BAŞKAN – Tamam efendim, oldu; ne yapalım.

143 oyla kabul edilmiştir.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Usule göre uyarıyoruz efendim.(MHP sıralarından gürültüler)

MUSTAFA ÖRS (Burdur) – Ne bağırıyorsunuz?!.

MİHRALİ AKSU (Erzincan) – Konuşma!..

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ne bağrıyorsun! Şurada, Başkana doğru yapması için talepte bulunuyoruz! (MHP sıralarından gürültüler)

MİHRALİ AKSU (Erzincan) – Konuşma!..

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ne bağırıyorsunuz! Yani, burada terör mü estireceksiniz?!.

BAŞKAN – 2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2.- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – 2 nci madde üzerinde söz isteyen?..

GAFFAR YAKIN (Afyon) – Şahsım adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Afyon Milletvekili Gaffar Yakın; buyurun efendim.

GAFFAR YAKIN (Afyon) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Meclisimizin tatile girmeden, son gününde, ben, kesinlikle sizin vaktinizi almak istemiyorum; ama, Dünya Sağlık Teşkilatı gibi, bugün, dünya sağlığının geleceğini programlayan bir organizasyonun, Birleşmiş Milletlere bağlı olan organizasyonun Türkiye'de bürosunun açılması, çok önemli bir olaydır. Ben, kısaca, bu önemli olayın biraz perde arkasından bahsetmek istiyorum.

Ülkemizde, sağlık ocaklarından yetişmiş, Bakanlığımızda Müsteşar Yardımcılığına kadar yükselmiş Dr. Serdar Savaş diye çok değerli bir insanımız var. Bu insanımız, sağlık projesinin de direktörlüğünü yapıyordu. Daha sonra, politik nedenlerle görevden alındığında, Dünya Sağlık Teşkilatının Avrupa direktörü Dr. Eric Aswald, buna görev verdi "gel, sen bizimle birlikte çalış" dedi ve şu anda, Dünya Sağlık Teşkilatı Avrupa Bölge Ofisinde, Başkan Yardımcısı konumundadır. Sadece, Türkiye'nin değil, Ortaasya ülkelerinin ve Kıbrıs'ın sağlık politikalarının oluşmasında çalışmaktadır ve bu arkadaşımızın gayretiyle, böyle bir ofisin Türkiye'de kurulmasının, Türkiye'ye kazandırılmasının amacı şudur: Bugün, Ortaasya ülkeleri, Kafkasya ülkeleri, Avrupa Bölgesindedir. Avrupa Bölgesinden, burasının bir ofis olarak ileride bölgeye dönüşmesi amacıyla bu iş yapılmıştır. Bundan dolayı, bizim hükümetlerimizin görevine son verdiği Serdar Savaş'a, özellikle, bu kürsüden teşekkür etmek istiyorum ve Sayın Bakandan da bu konuda destek bekliyoruz; çünkü, bu ofis, halen çalışmamaktadır.

Çok teşekkür ederim. (DSP ve MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim efendim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın Başkan, şahsım adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Kamer Genç.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, yıllarca bu Parlamentoda görev yapan bir insan olarak, Başkanlık Divanının yaptığı hataları hatırlatmak bizim görevimiz. Biraz önceki müdahalemizin konusu bu. Bazı arkadaşlar duymuyor, kaba kuvvet gösterisinde bulunuyor.

Sayın Başkan "kabul edenler" dedi. (MHP sıralarından gürültüler)

Bir dakika efendim... Bir dakika...

"Kabul etmeyenler" demeden "madde kabul edilmiştir" dedi. Ben de, Sayın Başkana dedim ki "Sayın Başkan 'kabul etmeyenler' deyin." Yani, bu, İçtüzüğün gereğini yerine getirmek için yaptığımız bir müdahale. Bu, sizi, niye rahatsız ediyor, ben anlamıyorum. Yani, burada, üzerimize yürümekle... Doğruları yaptığımız zaman bizi susturmaya kalkarsanız, bu Parlamento buna müsait değil. Dışarıda her şey yapılabilir; ama, bu Parlamentonun bir ağırlığı var arkadaşlar. Buraya gelen, anayasaya, kanuna, Parlamento teamüllerine uymak zorunda. Zaman zaman, Meclis Başkanlık Divanında yanlışlıklar yapılıyor ve biz, parlamenter olarak, bunları düzeltiyorsak, sizin lehinize düzeltiyoruz; yani, bu Parlamentonun doğru çalışması lehine yapıyoruz. Burada, bağırmanın çağırmanın da bir anlamı yok. Herkes, burada, milletvekilidir; milletvekili olarak, parlamenter görevinin gerektirdiği davranışlarda ve konuşmalarda bulunabilir. Çok sabırsızsanız, gidersiniz, dışarıda oturursunuz yani... Burada, kimsenin kimseyi tehdit etmeye de hakkı yok. Sonra, biz, tehdide de gelmeyiz; geldiğimiz yer belli, politik mücadelemiz belli. Biz, mücadele yapmasını severiz; ama, memleketimizin de menfaatını her şeyin üzerinde tutarız, mücadeleyi de meşru zeminlerde yaparız. Gayrimeşru zeminlerde mücadele yapmak isteyenler, o gayrimeşru zeminlerde mücadele yapacak kişilerle, gitsinler muhatap olsunlar; ama, tabiî, gerekirse, biz de muhataplarımızın seviyesine ineriz, onu da söylemek istiyorum.

Parlamento tatile girerken, bütün arkadaşlarımıza başarılar diliyorum. Dilerim ki, memleketin her tarafına dağılınca, arkadaşlarımız, gider, ülkenin ve milletin içinde bulunduğu sıkıntıları duyar ve gelir, burada, bunları çözmek için gayret sarf ederiz. Bizim, kimseyle kişisel hesabımız yoktur, kinimiz de yoktur.

Hepinize saygılar sunuyorum ve Parlamentonun tatilini kutluyorum efendim. (Alkışlar)

BAŞKAN – 2 nci madde üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır efendim.

2 nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 3.- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

3 üncü madde üzerinde söz isteyen?..

İSMAİL KAHRAMAN (İstanbul) – Sayın Başkan, Grup adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Kahraman, buyurun efendim.

FP GRUBU ADINA İSMAİL KAHRAMAN (İstanbul) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 21 inci Dönemin İkinci Yasama Yılını bitiriyoruz ve ara veriyoruz. Çalışmalarımız oldu, gayretimiz oldu; hepimizin gayreti ve hedefi aynı, istikameti aynı. Değişik görüşler de ileri sürsek, temel görüşlerimiz, ülkemizin mutluluğu ve bahtiyarlığıdır.

Ben, bu kanun tasarısı vesilesiyle, Fazilet Partisi Grubu adına Yüce Meclisinizi ve sizin şahsınızda bütün milletimizi selamlamak için söz aldım. Hayırlı çalışmalar diliyorum, sağlık ve afiyet diliyorum, teşekkürlerimi sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim efendim.

Madde üzerinde başka söz isteyen?..

BEYHAN ASLAN (Denizli) – Sayın Başkan, Grubum adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

Sayın milletvekilleri, süremiz dolmak üzeredir.

Tasarının tümü bitene kadar sürenin uzatılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

ANAP GRUBU ADINA BEYHAN ASLAN (Denizli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 21 inci Dönemin İkinci Yasama Yılını bugün noktalıyoruz. Meclis tatil oluyor; ama, milletvekilinin tatili olmaz, elbette, hepimiz halka gideceğiz ve köyleri, beldeleri, şehirleri dolaşacağız, halkın problemleriyle kaynaşacağız.

Bazı basın organlarında "milletvekilleri tatile çıkıyor" şeklindeki yazılar, bana göre gerçeği yansıtmıyor; çünkü, milletvekilinin tatili olmaz. Hepiniz tenkitler alıyorsunuz, bu yoğun çalışmadan dolayı biz, köye, kente, beldeye gidemedik, onun için, şimdi koşacağız.

MUSA UZUNKAYA (Samsun) – Gidemeyeceksiniz zaten Sayın Başkan!..

BEYHAN ASLAN (Devamla) – Ben, tüm Parlamentoyu bu yoğun performanstan dolayı kutluyorum ve Anavatan Partisi Grubu adına da Yüce Meclise saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim

Sayın Tümen, buyurun.

DSP GRUBU ADINA AYDIN TÜMEN (Ankara) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bugün itibariyle, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün amir hükmü gereğince, Parlamentomuzda, üç aylık bir ara verme süreci başlayacak. Geçtiğimiz yasama dönemi içerisinde çok yoğun çalışmalar yaptı Parlamentomuz. Genellikle, uzlaşarak çıkardığımız tasarılar oldu, teklifler oldu. Yoğun çalıştık, iyi işler yaptık. Gönül rahatlığıyla, bu ara dönemde, bütün parlamenter arkadaşlarımız, vatandaşlarımızın arasında, seçmenlerin arasında bulunacaklar ve 1 Ekim itibariyle, sağlık içinde, esenlik içinde, inşallah, yine, burada olacağız.

Ben, öncelikle, Demokratik Sol Parti Grup Başkanvekili olarak, Demokratik Sol Partili arkadaşlarıma, devamlılıklarından dolayı, gösterdikleri çalışma titizliğinden dolayı çok teşekkür ediyorum; sonra da, tüm arkadaşlarımıza başarılar diliyorum.

Sağ olun. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim efendim.

Sayın Köse, buyurun.

MHP GRUBU ADINA İSMAİL KÖSE (Erzurum) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; çok yoğun çalışmanın sonucunda, bugün de çok önemli bir hizmet yapılmıştır. Bu hizmetimiz de, değerli komisyon üyelerimizin üç aylık çalışma yapmak suretiyle, ülkemizin en önemli meselelerinden bir tanesi olan trafik konusunun, inşallah, halledilmesi istikametinde yapılacak çalışmadır.

Milletimizin ihtiyaçları, ülkemizin ihtiyaçları istikametinde ne gerekiyorsa, bu, bir yıllık yasama döneminde onlar yapılmıştır; yüreğimiz rahat, vicdanımız rahat, alnımız açık olarak, tüm gruplarımızın milletvekileri olarak, yüce milletimizin huzuruna gideceğiz; tabiî, muhalefetteki arkadaşlarımızın fazla şikâyetçi olmamaları kaydıyla; inşallah, biz de, rahat ve huzur içerisinde, seçmenlerimizin yanında ve ülkemizin çeşitli yerlerinde olacağız.

MUSTAFA ÖRS (Burdur) – Şikâyet etmeyeceğiz, gerçekleri söyleyeceğiz.

İSMAİL KÖSE (Devamla) – Değerli milletvekilleri, muhalefet, iktidar partilerinin temsilcisi olan grupların yapacaklarının ne olduğunu çok iyi bilirler; iktidarı destekleyen partilerimizin milletvekilleri de, muhalefetteki arkadaşlarımızın ne yapmak istediklerini ve ne yapmaları gerektiğini bilirler. Toplantı yetersayısının, karar yetersayısının aranılmasını istemek, muhalefetin hakkıdır ve gerçekten de, hiçbir şekilde itiraza mahal bırakmayacak çok haklı bir davranıştır. Bunu da, iktidar partileri, sabırla ve metanetle karşılamak mecburiyetindedirler. O olgunluğu da, iktidarı temsil eden partiler göstermişlerdir. O itibarla, karşılıklı anlayış ve huzur içerisinde beraberce arkamıza baktığımızda, çok önemli bir sayfayı yazdığımızı, Yüce Milletimize emanet ettiğimizi görüyoruz; beraberce onun rahatlığı içerisinde çalışmalarımıza ara veriyoruz.

Huzurlarınızda, başta Sayın Kamer Genç'e de teşekkür ediyorum; hem Tunceli'nin meselelerini hem ülkemizin meselelerini, bu kürsüden ortaya koymuştur, ifade etmiştir. Bazen kantarın topuzu kaçmış, bazen dozajı artmıştır; onu da, makul karşılamamız gerekiyor.

Hakaret etme noktasına gelmeyinceye kadar, insanların onurlarına dokunmayıncaya kadar, bu kürsüden, gerçekten her şeyi konuşmak mümkündür. İnanıyorum ki, kalplerimizi kıracak herhangi kötü bir olay da olmamıştır. Ufak tefek meseleleri, hiç olmamış gibi kabul ederek, yapmış olduğumuz çalışmanın sonucunda ortaya çıkardığımız bu eserden, hep beraberce istifade edeceğimiz mutluluğunu duyduğumuzdan o kırgınlıkları bırakıyoruz. Bu üç ayın, kardeşçe, ailelerinizle birlikte sağlıklı, mutlu geçmesini, şahsım ve Milliyetçi Hareket Partisi Grubum adına temenni ediyorum, hepinize, Allah'tan sağlık diliyorum, saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Doğru Yol Partisi Grubu adına, buyurun efendim.

DYP GRUBU ADINA SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 21 inci Dönemin İkinci Yasama Yılının sonuna geldik. Bu dönemde,Yüce Parlamento, gerçekten Türk Milletinin, en aşağısından, ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir gayretin içerisine girmiştir. Parlamento, iktidarıyla muhalefetiyle çalışır. İktidar, sabırlı olur; muhalefet de, mutlak suretle birkısım düşünce ve fikirlerini söyler.

Tabiî ki, aynı fikir ve düşünce etrafında birleşemediğimiz zamanlar da olur; ama, Doğru Yol Partisi olarak, bu dönem içerisinde biz, gerçekten son derece uzlaşmacı bir muhalefet anlayışı içerisinde hareket ettik ve katkılarda bulunmak için de elimizden gelen gayreti gösterdik. Gerçi, bazen farklı söylemler sebebiyle itirazlar oldu. Temenni ediyorum ki, bu itirazlarımız veya farklı düşüncelerimize karşı kavga şeklinde değil; ama, birbirimizin fikrine ve düşüncesine saygı göstermek suretiyle uzlaşma sağlamak mümkündür ve gelecekte de o şekilde mümkün olacaktır.

Edebali'nin çok güzel bir sözü var: "Şimdi siz iktidar oldunuz; dolayısıyla, uzlaşma size, uyuşkanlık size...” Ama, muhalefet de görüşlerini mutlak surette söylemekte mutlaka görevli ve sorumlu; milletin dertlerini dile getirmek de boynumuzun borcu.

Bu anlayış içerisinde, bu dönemde yapılan çalışmalardan dolayı, özellikle, hakikaten hepimiz yorulduk, bunu kabul etmek lazım; ama, bu yorgunluk, tabiî, şu çatı altında bir süre sonra tekrar çalışmaya başlamak suretiyle giderilmiş olacak. Biz Anadolu'ya gideceğiz, Anadolu'da mutlak surette görevlerimizi yapmaya çalışacağız; sadece Meclisin tatil edilmesi hadisesidir bu yaptığımız şey; yani, 1 Temmuzdan itibaren 1 Ekime kadar tatile giriyoruz, Anayasanın ifadesi böyle, İçtüzüğümüzün ifadesi de böyle. Bu tatilde sizlere başarılar diliyorum ve ailelerinizle birlikte yuvalarınızda sağlıklar ve mutluluklar temenni ediyorum ve Yüce Heyetinizi Doğru Yol Partisi Grubu adına sevgiyle ve saygıyla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – 3 üncü madde üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

3 üncü maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarının tümü açık oylamaya tabidir.

Açık oylamanın şekli hakkında Genel Kurulun kararını alacağım.

Açık oylamanın elektronik oylama cihazıyla yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Oylama için 3 dakika süre veriyorum ve oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN – Türkiye'de İrtibat Ofisinin Kurulmasına İlişkin Dünya Sağlık Örgütü, Avrupa Bölge Ofisi ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yapılan Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu raporunun açık oylamasına 190 milletvekili katılmış; 182 kabul, 6 mükerrer ve 2 ret oyu kullanılmıştır ve böylece, tasarı kanunlaşmıştır.

Sayın milletvekilleri -diyebilirim; çünkü siz bekliyorsunuz; bekleyenlere teşekkür ederim. Her zaman Demokratik Sol Parti aynı disiplinde- Anayasa ve İçtüzük gereği, 1 Ekim 2000 Pazar günü saat 15.00'te toplanmak ve gündemde bulunan konuları sırasıyla görüşmek için, birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati : 19.15

VIII.—SORULAR VE CEVAPLAR

A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1. —Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya’nın, Eğitim Hakkını Savunma Komitesinin çalışmalarına ve Din ve Ahlak Kültürü öğretmenlerine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu’nun cevabı (7/2118)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularıma Millî Eğitim Bakanı Sayın Metin Bostancıoğlu’nun yazılı cevap vermesini delâletlerinize arz ederim. 24.5.2000

Musa Uzunkaya

Samsun

1. Kendi imzanızı taşıyan üst yazıyla 17.5.2000 -451.01/495 sayılı “Eğitim Hakkını Savunma Komitesi”nin hazırladığı açıklamayı milletvekillerine hangi amaçla gönderdiniz?

2. Bu komitenin bakanlığınız nezdinde yetki, sorumluluk ve icraatlarınızda etkisi nedir?

3. Tasarruflarınız ve norm kadro uygulamalarınızla ideolojik amaçlı bir kısım komite, dernek ve çevrelerin etkisi olmuş mudur?

4. Özellikle 8 yıllık Kesintisiz Eğitimin getirdiği yıkım ve tahribatları muhtevi çeşitli kurum ve kuruluşların rapor ve açıklamalarını bugüne kadar bir üst yazıyla Sayın Milletvekillerine gönderdiniz mi, veya bundan böyle göndermeyi düşünüyor musunuz?

5. Norm kadroların uygulandığı özellikle Din ve Ahlak Kültürü branş öğretmenlerinin köy ve kasabalarda ilköğretimin ikinci devresindeki yedi sınıf şartı (14 saat ders) getirilmesi, 4 üncü ve 5 inci sınıfların kapsama alınmaması sonucu ilgili ders hocalarının köy ve kasaba ilköğretim okullarından ders saatleri yetmediği için uzaklaştırılması amacını mı taşımaktadır?

6. Durum böyle değilse, ilkokul 4 üncü ve 5 inci sınıflarındaki Din ve Ahlak derslerini aynı branş hocalarına ders saatleri çerçevesinde verdirmeyi düşünüyor musunuz?

T. C.

Millî Eğitim Bakanlığı

Araştırma, Planlama ve Koordinasyon 28.6.2000

Kurulu Başkanlığı

Sayı :B.08.0.APK.0.03.05.00-03/1656

Konu :Soru önergesi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi :TBMMBaşkanlığının 29.5.2000 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/2118-5740/13763 sayılı yazısı.

Samsun Milletvekili Sayın Musa Uzunkaya’nın, “Eğitim Hakkını Savunma Komitesinin çalışmalarına ve Din ve Ahlak Kültürü öğretmenlerine ilişkin” yazılı soru önergesi incelenmiştir.

1-2-3. 3797 sayılı Millî Eğitim Bakanlığının Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanunun değişik 62 nci maddesine göre hazırlanmış olan; Millî Eğitim Bakanlığına Bağlı Okul ve Kurumların Yönetici ve Öğretmenlerinin Norm Kadrolarına İlişkin Yönetmeliğin 1 inci maddesinde; “Bu Yönetmeliğin amacı, Millî Eğitim Bakanlığına bağlı her derece ve türdeki örgün ve yaygın eğitim kurumları ile diğer eğitim kurumlarının öğretmen ve yönetici norm kadro sayılarına ilişkin esas ve usulleri belirlemektir.” hükmü, 4 üncü maddesinin (h) bendinde de; “Norm kadro; kapsama dahil okul ve kurumlarda bulunması gereken yönetici ve öğretmen sayısını”, ifade eder hükmü yer almaktadır. 5 inci maddesinde ise; “Bu Yönetmelikte düzenlenen esas ve usullerin belirlenmesinde;

a) Okul ve kurumlarda yönetim, eğitim ve öğretim hizmetlerinin gerekli ve yeterli personelce yürütülmesi,

b) Personel boyutunda atıl kapasite yaratılmaması, var olan atıl kapasitenin ihtiyaç duyulan okul ve kurumlara yönlendirilmesine zemin oluşturarak verimliliğe dönüştürülmesi,

c) Eğitim yönetiminin her sürecinde, edinilen çağdaş teknolojiden en etkin ve verimli biçimde yararlanılmasının gerekliliği,

d) Bir öğretmene düşecek haftalık toplam ders yükünün yasal boyutta öngörülen sınırlar içinde kalması,

e) (...),

temel ilke olarak alınmıştır.” denilmektedir.

Yukarıda belirtilen hükümler doğrultusunda Bakanlığımız görevini yerine getirmektedir. Ancak, yasa ve yönetmeliklerle verilen görevler yerine getirilirken, konuyu yeterince anlayamamaktan doğan zarar görme endişesi ve benzeri nedenlerle direnç gösteren kişi ve kurumlar olduğu gibi destek olarak, bir an önce kamu yararının sağlanmasına katkıda bulunanlar da olmaktadır.

“Eğitim Hakkını Savunma Komitesi” norm kadro konusunda, yukarıda sayılan ikinci grupta yer alarak yasaların yerine getirilmesine katkıda bulunmaktadır. Bu durumu, kamu yararını düşünen herkes için memnuniyet verici bir durum olarak değerlendirip, yazımızla; sizlerle paylaşarak, kamu adına yardımınız istenmektedir.

Bakanlığımız, yasalarla verilen yetkileri, yasaların gereği olarak kendisi yerine getirmektedir. Hiçbir kişi veya kuruluşla yetkilerimizin paylaşılması söz konusu olamaz. Sekiz yıllık kesintisiz zorunlu ilköğretim konusunda da değerlendirmelerimiz bu çerçevededir.

4. Sekiz yıllık eğitimin, yıkım ve tahribatı söz konusu değildir.

5-6. 3797 sayılı Millî Eğitim Bakanlığının Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanunun 62 nci maddesi 3.4.1998 gün ve 4359 sayılı Kanunla değiştirilerek; “Millî Eğitim Bakanlığına tahsis edilmiş bulunan serbest kadrolar, Millî Eğitim Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Devlet Personel Başkanlığınca birlikte hazırlanacak norm kadro sayılarının tespit edildiği yönetmeliğe uygun olarak merkez ve taşra birimleri, öğretmen kadroları ise branşlar bazında okul ve kurumlar itibariyle dağıtılır.” hükmüne yer verilmiştir.

Bu hüküm uyarınca 99/13184 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ekinde 10.8.1999 gün ve 23782 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Millî Eğitim Bakanlığına Bağlı Okul ve Kurumların Yönetici ve Öğretmenlerinin Norm Kadrolarına İlişkin Yönetmelikle Bakanlığımıza bağlı her derece ve türdeki örgün ve yaygın eğitim kurumlarında olması gereken yönetici ve branşlar itibariyle öğretmen sayısının belirlenmesine ilişkin esas ve usuller düzenlenmiştir.

Eğitim ihtiyacının karşılanmasına yönelik olarak personel istihdam sisteminde önemli bir değişiklik öngören bu Yönetmelik ile her okul ve kurumda eğitim ve öğretim hizmetlerinin gerekli ve yeterli personelce yürütülmesi, personel boyutunda atıl kapasite yaratılmaması, var olan atıl kapasitenin ihtiyaç duyulan okul ve kurumlara yönlendirilerek verimliliğe dönüştürülmesi amaçlanmıştır. Bu bakımdan norm kadro uygulamasına bu açıdan yaklaşılması ve değerlendirilmelerin bu doğrultuda yapılması gerekecektir.

Bu bağlamda, yürürlükteki mevzuata göre ilköğretim okullarında görevli genel bilgi dersleri öğretmenleri branşlarında haftada aylıkları karşılığında 15 saat, zorunlu ücret karşılığında da 6 saat olmak üzere toplam 21 saat ders okutmakla yükümlüdürler.

Buna paralel olarak, Millî Eğitim Bakanlığına Bağlı Okul ve Kurumların Yönetici ve Öğretmenlerinin Norm Kadrolarına İlişkin Yönetmelikte de her okul ve kurumda olması gereken öğretmen sayısı belirlenirken 21 saat derse karşılık bir öğretmen verilmesi esas alınmıştır. Küçük yerleşim yerlerindeki ilköğretim okullarında sınıf sayısının az olması ve haftalık yükü itibariyle Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi, Resim-İş, Müzik ve Beden Eğitimi gibi derslerin bir öğretmenin aylık karşılığında okutabileceği miktara dahi ulaşamaması bu okullarda branşlar itibariyle öğretmen norm kadrosu verilmesinde sınıf sayısının esas alınmasını gerektirmiştir. Bundan amaç, bir öğretmenin hiç değilse aylık karşılığında okutacağı ders miktarına ulaşılmış ya da bu miktara yaklaşılmış olmasıdır.

Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi dersleri ilköğretim okullarının 6, 7 ve 8 inci sınıflarında haftada 2 saat olarak okutulmaktadır. Bu sınıflardan şube sayısı 7’ye ulaştığında bir öğretmenin okutabileceği ders yükü de ancak 14 saat olabilmekte ve bu okula bir öğretmen norm kadrosu verilebilmektedir.

2000/22 sayılı Genelgemiz ile yapılan açıklamada da belirtildiği gibi, tek eğitim bölgeli veya eğitim bölgesi oluşturulmayan yerleşim yerlerinde bulunan okul ve kurumlarda görevli norm kadro fazlası öğretemenler görevli oldukları okullarda kalacaklar, istekleri olmadıkça da bulundukları yerleşim yeri dışına yer değişikliği yapılmayacaktır.

Ayrıca bu öğretmenler, görevli oldukları ilköğretim okullarında ihtiyaç bulunması halinde 4 ve 5 inci sınıflardaki Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi derslerini aylıkları karşılığında okutmaya devam edeceklerdir.

Bilgilerinize arz ederim.

Metin Bostancıoğlu

Millî Eğitim Bakanı

2. —Kütahya Milletvekili Ahmet Derin’in, Merkez Bankasınca el konulan bankaların off-shore hesaplarına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Recep Önal’ın cevabı (7/2145)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki asorularımın Sayın Devlet Bakanı Recep Önal tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasının teminini saygılarımla arz ederim.

Ahmet Derin

Kütahya

1. Merkez Bankası Tasarruf Sigorta ve mevduat fonu tarafından el konan, 5 bankanın herbiri Off-Shore hesaplara ne kadar para toplamıştır?

2. Off-Shore hesaplara toplanan paraları bu bankalar ne yapmıştır? Paralar yurt dışına havale edilmiş midir? Yurt dışına gitmemiş ise nerede kullanılmıştır?

3. Off-Shore hesaplara diğer bankalar tarafından da para toplanmakta mıdır?

4. Off-Shore hesaplara bankalar ne zamandan beri, vekil sıfatı ile para toplamaktadır?Bu para toplama işinden, Hazine Müsteşarlığı ve Merkez Bankasının bilgisi var mıdır? Off-Shore hesaplara para toplamak için bir izin gerekiyor mu?

5. Bankalar Yeminli Murakıplarının Off-Shore hesapları konusunda bir raporları mevcut mudur? Murakıpların her banka denetim ve incelemesinde bu konuda bir değerlendirmesi var mıdır?

T. C.

Devlet Bakanlığı 30.6.2000

Sayı :B.02.0.004/(16)2513

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi :a) 12.6.2000 tarihli ve Kan. Kar. Md. A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/2145-5840/14042 sayılı yazınız.

b) 28.6.2000 tarihli ve B.02.2.TCM.0.16.00.00/072955 sayılı yazı.

Merkez Bankasınca el konulan bankaların Off-Shore hesaplarıyla ilgili olarak Kütahya Milletvekili Ahmet Derin tarafından Bakanlığıma yöneltilen 7/2145-5840 sayılı yazılı soru önergesi hakkındaki ilgi (a) yazınız üzerine Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonundan alınan ilgi (b) yazının sureti ilişikte gönderilmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

Recep Önal

Devlet Bakanı

TASARRUF MEVDUATI SİGORTA FONU

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası

İdare Merkezi Nezdinde (+)

B.02.2.TCM.0.16.00.00-072955

Tas. Mev. Sig. Fonu. Gn. Md. 28.6.2000

(71 Bankalar Tasfiye Müdürlüğü)

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Bakanlığı

(Sayın Recep Önal)

ANKARA

İlgi :13.6.2000 tarih ve B.02.0.004/16-2265 sayılı yazınız.

İlgi yazınız konusu Kütahya Milletvekili Sayın Ahmet Derin’in yazılı soru önergesinin Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonunu ilgilendiren 1 ve 2 nci maddelerine ilişkin cevabımız aşağıda sunulmuştur.

1. Egebank A. Ş., Sümerbank A. Ş., Yurt Ticaret ve Kredi Bankası A. Ş. ve Yaşarbank A. Ş. aracılığıyla sırasıyla Egebank Off-Shore Ltd., Efektif Bank Off-Shore Ltd., Yurt Security Off-Shore Ltd. ve Yaşar Foreign Trade Off-Shore Ltd.’nde 4296 gerçek kişi tarafından toplam TL. 88 159 milyar tutarında mevduat açılmıştır.

2. Egebank A. Ş., Yurt Ticaret ve Kredi Bankası A. Ş. ve Sümerbank A. Ş.’nin, anılan Off-Shore bankalarda doğrudan ve/veya dolaylı hiçbir ortaklık payı olmadığından, sözkonusu Off-Shore bankalar nezdindeki mevduatların nerelere aktarıldığı konusunda, Egebank A. Ş., Yurtbank A. Ş. ve Sümerbank A. Ş.’nin hiçbir yükümlülüğü olmadığı gibi, hukukî sorumluluğu da bulunmamaktadır. Yaşarbank A. Ş.’nin ise Yaşarbank Foreign Trade Off-Shore Ltd.’ndeki dolaylı ortaklık payı % 94.93 olup, Yaşarbank A. Ş.’nin Fona devir tarihinden önce adı geçen Off-Shore Banka’daki kaynaklar, grup şirketleri Yaşar Holding, Bayraklı Boya, Otak Konut, Yaşar Factoring ve Yaşar Leasing’e kredi olarak kullandırılmış, Yaşar Holding ile Bayraklı Boya kullandıkları kredilerin tamamını ödeyerek kapatmıştır. Diğer krediler ise sözleşmede öngörülen çerçevede tasfiye edilmektedir.

Bilgilerinize arz ederiz.

TASARRUF MEVDUATI SİGORTA FONU

Aydın ESEN Erdal ARSLAN

İdare Meclisi Üyesi İdare Meclisi Üyesi

BİRLEŞİM 123 ÜN SONU