DÖNEM : 21 CİLT : 84 YASAMA YILI : 4

T. B. M. M.

TUTANAK DERGİSİ

55 inci Birleşim

23 . 1 . 2002 Çarşamba

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I. - GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

II. - GELEN KÂĞITLAR

III. - YOKLAMALAR

IV. - BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1. - Şırnak Milletvekili Mehmet Salih Yıldırım'ın, korucuların sorunlarına ve alınması gereken önlemlere ilişkin gündemdışı konuşması

2. - Siirt Milletvekili Ahmet Nurettin Aydın'ın, Siirt-Şirvan Madenköy Projesiyle ilgili Eti Holding ve Şırnak Valiliğinin uygulamalarına ilişkin gündemdışı konuşması

3. - İstanbul Milletvekili Osman Kılıç'ın, sosyal güvenlik kurumlarında emekliliğe kademeli geçiş düzenlemelerine ilişkin gündemdışı konuşması

V. - KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

1. - İzmir Milletvekili Rıfat Serdaroğlu'nun; İstanbul Milletvekili Bülent Akarcalı'nın; Amasya Milletvekili Ahmet İyimaya'nın; Ankara Milletvekili Yıldırım Akbulut'un; Şırnak Milletvekili Mehmet Salih Yıldırım'ın; Gaziantep Milletvekili Ali Ilıksoy, Konya Milletvekili Ömer İzgi ve Ankara Milletvekili Nejat Arseven'in; İstanbul Milletvekili Ziya Aktaş ve 42 Arkadaşının; Zonguldak Milletvekili Hasan Gemici'nin ve İzmir Milletvekili Işılay Saygın'ın; Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünde Değişiklik Yapılmasına Dair İçtüzük Teklifleri ve Anayasa Komisyonu Raporu (2/94, 2/232, 2/286, 2/307, 2/310, 2/311, 2/325, 2/442, 2/449) (S.Sayısı : 527)

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

3. - Sosyal Güvenlik Kurumu Teşkilatının Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 618 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname; Sosyal Güvenlik Kurumu Teşkilatının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı; Kayseri Milletvekili Hasan Basri Üstünbaş ve Üç Arkadaşının Sosyal Güvenlik Kurumu Teşkilatının Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/755, 1/689, 2/699) (S. Sayısı : 666)

4. - Türkiye İş Kurumunun Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 617 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname; Türkiye İş Kurumu Kanunu Tasarısı ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/754, 1/692) (S. Sayısı : 675)

5. - Esnaf ve Sanatkârlar ve Diğer Bağımsız Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu, Tarımda Kendi Adına ve Hesabına Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 619 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Aynı Mahiyetteki Kanun Tasarısı ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/756, 1/691) (S. Sayısı : 676)

6. - Sosyal Sigortalar Kurumu Başkanlığının Kurulması ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 616 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu Tasarısı ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/753, 1/690) (S. Sayısı : 685)

7. - Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Devlet Memurları Kanunu, Harcırah Kanunu ile Genel Kadro ve Usulü Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/593) (S. Sayısı : 643)

VI. - SORULAR VE CEVAPLAR

A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1. - Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Spor Salonu Projesine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı (7/5356)

2. - Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, Atatürk Üniversitesi Oltu Meslek Yüksek Okulu Projesine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı (7/5357)

3. - Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, Atatürk Üniversitesi Narman Meslek Yüksek Okulu Projesine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı (7/5358)

4. - Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, Atatürk Üniversitesi Lojman inşaatı Projesine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı (7/5359)

5. - Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, Kars Yurt İnşaatı Projesine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı (7/5388)

6. - Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, Kars Sarıkamış Beden Eğitimi ve Spor Yüksek Okulu Projesine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı (7/5389)

7. - Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya'nın, öğrenim ve harç kredisi başvurularının değerlendirilmesi hakkındaki iddialara ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı (7/5442)

8. - Bursa Milletvekili Orhan Şen'in, Bursa-Yenişehir Günece Köyü sulama kanallarına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Mustafa Yılmaz'ın cevabı (7/5466)

9. - Ankara Milletvekili M.Zeki Çelik'in, Eskişehir Birleştirilmiş Bölge Hava Harekât Merkezine ilişkin Başbakandan sorusu ve Millî Savunma Bakanı Sabahattin Çakmakoğlu'nun cevabı (7/5467)

I. - GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

TBMM Genel Kurulu saat 15.00'te açıldı.

Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız, 3213 sayılı Maden Kanununda yapılması düşünülen değişiklikler ile bor madenlerimizin stratejik ve ekonomik değerine,

İzmir Milletvekili Işılay Saygın, esnaf ve sanatkârların sorunları ile alınması gereken önlemlere,

İlişkin gündemdışı birer konuşma yaptılar;

Edirne Milletvekili Şadan Şimşek'in, Ergene Nehrinde meydana gelen kirlenmeye ve çevresel etkilerine ilişkin gündemdışı konuşmasına, Çevre Bakanı Fevzi Aytekin cevap verdi.

İçel Milletvekili Yalçın Kaya ve 23 arkadaşının, çeşitli ülkelerde bulunan tarihî Türk eserlerinin durumunun araştırılarak korunması ve yeniden inşaı için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/247) Genel Kurulun bilgisine sunuldu; önergenin gündemdeki yerini alacağı ve öngörüşmesinin, sırası geldiğinde yapılacağı açıklandı.

Türkiye Büyük Millet Meclisini Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenter Asamblesinde temsil edecek Türk Grubunu oluşturmak üzere, İzmir Milletvekili Suha Tanık'ın Doğru Yol Partisi Grup Başkanlığınca aday gösterildiğine ilişkin Başkanlık tezkeresi Genel Kurulun bilgisine sunuldu.

Afyon Milletvekili ve Türkiye-Almanya Dostluk Grubu Başkanı Müjdat Kayayerli'nin, Güvenlik Politikası 38. Münih Konferansına davete icabetine,

Türkiye Büyük Millet Meclisinde, Türkiye-Belarusya Parlamentolararası Dostluk Grubunun kurulmasına,

İlişkin Başkanlık tezkereleri kabul edildi.

Gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmının 23 üncü sırasında yer alan 643 sıra sayılı kanun tasarısının, bu kısmın 7 nci sırasına, 300 üncü sırasında yer alan 786 sıra sayılı kanun tasarısının 8 inci sırasına, 292 nci sırasında yer alan 775 sıra sayılı kanun tasarısının 9 uncu sırasına, 219 uncu sırasında yer alan 629 sıra sayılı kanun tasarısının 10 uncu sırasına, 245 inci sırasında yer alan 684 sıra sayılı kanun tasarısının 11 inci sırasına, 44 üncü sırasında yer alan 377 sıra sayılı kanun tasarısının 12 nci sırasına alınmasına; Genel Kurulun, 22 Ocak 2002 Salı, 15.00-20.00; 23 Ocak 2002 Çarşamba, 24 Ocak 2002 Perşembe, 29 Ocak 2002 Salı, 30 Ocak 2002 Çarşamba ve 31 Ocak 2002 Perşembe günleri 14.00-20.00 saatleri arasında çalışmasına; 22 Ocak 2002 Salı, 23 Ocak 2002 Çarşamba, 29 Ocak 2002 Salı ve 30 Ocak 2002 Çarşamba günleri sözlü soruların görüşülmemesine; 22 Ocak 2002 Salı günü (11/24) esas numaralı gensoru önergesi ile (10/15) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin görüşmelerinin tamamlanmasından sonra, kanun tasarı ve tekliflerinin görüşülmesine; 23 Ocak 2002 Çarşamba günü gündemin 8 inci sırasına kadar olan kanun tasarı ve tekliflerinin görüşmelerinin saat 20.00'ye kadar tamamlanmaması halinde, görüşmelerin tamamlanmasına kadar çalışma süresinin uzatılmasına; Gündemin "Genel Görüşme ve Meclis Araştırması Yapılmasına Dair Öngörüşmeler" kısmının 181 inci sırasında yer alan madencilik sektörünün içinde bulunduğu durum ile bor ve altın madenleri konusundaki (10/211) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin görüşmelerinin 29 Ocak 2002 Salı günkü birleşimde; 217 nci sırada yer alan Türkiye'de ve Balıkesir'de bulunan maden kaynaklarının değerlendirilmesi konusundaki (10/245), 164 üncü sırada yer alan bor madenleri konusundaki (10/198) ve 170 inci sırada yer alan bor madenlerinin stratejik ve ekonomik değeri konusundaki (10/204) esas numaralı Meclis araştırması önergeleriyle birlikte yapılmasına ve görüşmelerin tamamlanmasından sonra kanun tasarı ve tekliflerinin görüşülmesine ilişkin DSP, MHP ve ANAP Gruplarının müşterek önerileri kabul edildi.

Aydın Milletvekili Cengiz Altınkaya'nın, Umurlu Adıyla Bir İlçe Kurulması,

Balıkesir Milletvekili Aydın Gökmen'in, Kurban Derilerinin Gelirleri,

İzmir Milletvekili Kemal Vatan'ın, İzmir İlinde Bayraklı Adıyla Bir İlçe Kurulması,

Hakkında Kanun Tekliflerinin (2/488, 2/717, 2/740) İçtüzüğün 37 nci maddesine göre doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergelerinin, yapılan görüşmelerden sonra, kabul edildiği açıklandı.

Saadet Partisi Grubu adına Grup Başkan Vekilleri Çorum Milletvekili Yasin Hatiboğlu, Konya Milletvekili Veysel Candan ve Diyarbakır Milletvekili Ömer Vehbi Hatipoğlu'nun, enerji doğalgaz ve LPG konusunda uyguladıkları yanlış politikalarla ekonomik krizi ağırlaştırdıkları iddiasıyla Başbakan Bülent Ecevit ve Bakanlar Kurulu üyeleri hakkında gensoru açılmasına ilişkin önergesinin (11/24) gündeme alınmasının, yapılan görüşmelerden sonra, kabul edilmediği açıklandı.

Saadet Partisi Genel Başkanı Recai Kutan, ANAP Grubu adına konuşan Nihat Gökbulut'un ve hükümet adına konuşan Devlet Bakanı Mehmet Keçeciler'in konuşmalarında şahsına sataşmaları nedeniyle bir konuşma yaptı.

İnsan Haklarını İnceleme Komisyonunda açık bulunan ve bağımsızlara düşen bir üyeliğe İzmir Milletvekili Mehmet Özcan seçildi.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İsrail Devleti Hükümeti Arasında Kara Taşımacılığı Alanında İlkeler Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısının (1/303) (S.Sayısı: 100), 16.1.2002 tarihli 52 nci Birleşimde yapılan oylamalarında toplantı yetersayısı bulunmadığından tekrarlanan açık oylaması sonucunda, kabul edilip kanunlaştığı açıklandı.

Karaman Milletvekili Zeki Ünal ve 19 arkadaşının, işsizlik ve yoksulluk sorununun araştırılarak alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/15) bir süre görüşüldü.

23 Ocak 2002 Çarşamba günü, alınan karar gereğince, saat 14.00'te toplanmak üzere birleşime 20.08'de son verildi.

Yüksel Yalova

Başkanvekili

Mehmet Ay Mehmet Batuk

Gaziantep Kocaeli

Kâtip Üye Kâtip Üye

No. : 73

II. - GELEN KÂĞITLAR

23.1.2002 ÇARŞAMBA

Tasarılar

1. - Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Jamaika Hükümeti Arasında Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/947) (Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji ve Dışişleri Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 15.1.2002)

2. - Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun Tasarısı (1/948) (İçişleri ve Plan ve Bütçe ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 15.1.2002)

Teklifler

1. - İzmir Milletvekili Hakan Tartan'ın; Belediye Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi (2/871) (Çevre ve İçişleri Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 14.1.2002)

2. - Doğru Yol Partisi Grup Başkanvekilleri İçel Milletvekili Turhan Güven, Sakarya Milletvekili Nevzat Ercan ve Aydın Milletvekili Ali Rıza Gönül'ün; Birikmiş Vergi ve Prim Borçlarına Ödeme Kolaylığı Getirilmesi Hakkında Kanun Teklifi (2/872) (Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 15.1.2002)

3. - Doğru Yol Partisi Grup Başkanvekilleri İçel Milletvekili Turhan Güven, Sakarya Milletvekili Nevzat Ercan ve Aydın Milletvekili Ali Rıza Gönül'ün; Kredi Kartı Borçlarına Ödeme Kolaylığı Getirilmesi Hakkında Kanun Teklifi (2/873) (Plan ve Bütçe Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi : 15.1.2002)

4. - Adıyaman Milletvekili Mahmut Göksu'nun; Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi (2/874) (Plan ve Bütçe Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2002)

Sözlü Soru Önergesi

1. - İstanbul Milletvekili Ahmet Güzel'in, İstanbul'un bazı ilçelerindeki kaçak inşaatlara ve bunlara göz yumulduğu iddialarına ilişkin İçişleri Bakanından sözlü soru önergesi (6/1679) (Başkanlığa geliş tarihi:18.1.2002)

Yazılı Soru Önergeleri

1. - Karaman Milletvekili Zeki Ünal'ın, Suudi Arabistan'da Hac Farizasına ilişkin Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısından (H.Hüsamettin Özkan) yazılı soru önergesi (7/5699) (Başkanlığa geliş tarihi : 17.1.2002)

2.-Kırıkkale Milletvekili Hacı Filiz'in, Ankara, İstanbul ve Kocaeli belediyelerinin doğalgaz abonelik ve depozit ücreti alıp almadığına ilişkin İçişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/5700) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

3. - Siirt Milletvekili Ahmet Nurettin Aydın'ın, Doğan Holding'de görev alan Fon Bankaları Ortak Yönetim Kurulu eski Başkanına ilişkin Devlet Bakanından (Kemal Derviş) yazılı soru önergesi (7/5701) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

4. - Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya'nın, Dinlerarası Diyalog Toplantısı ve azınlık vakıflarıyla ilgili hazırlandığı iddia edilen yasa taslağına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/5702) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

5. - Karaman Milletvekili Zeki Ünal'ın, Türkiye'nin borçlarının silinmesi için ABD Senatosunda verildiği iddia edilen önergeye ilişkin Dışişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/5703) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

6. - Afyon Milletvekili Halil İbrahim Özsoy'un, Afyon-İzmir karayolu üzerinde D.D.Y.'na tahsis edilen bir araziye ilişkin Ulaştırma Bakanından yazılı soru önergesi (7/5704) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

7. - Yozgat Milletvekili İlyas Arslan'ın, Yozgat İli ve İlçelerindeki doğalgaz boru hattı çalışmalarına ilişkin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanından yazılı soru önergesi (7/5705) (Başkanlığa geliş tarihi : 18. 1.2002)

8. - Yozgat Milletvekili İlyas Arslan'ın, Yozgat-Yerköy İnandık Barajı projesine ilişkin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanından yazılı soru önergesi (7/5706) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

9. - Yozgat Milletvekili İlyas Arslan'ın, Yozgat-Yerköy TİP.AI Kültür Merkezi inşaatına ilişkin Kültür Bakanından yazılı soru önergesi (7/5707) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

10.-Kayseri Milletvekili Salih Kapusuz'un, 55.-56. ve 57. hükümetler döneminde yolsuzluklarla mücadele için düzenlenen operasyonlara ve adı karışan kamu görevlilerine ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/5708) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

11. - Aksaray Milletvekili Ramazan Toprak'ın, Fon Bankaları Ortak Yönetim Kurulu eski Başkanı hakkındaki iddialarla ilgili adli işlem yapılıp yapılmayacağına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/5709) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

12. - Samsun Milletvekili Musa Uzunkaya'nın, TRT'ye alınan personele ve hukuki statülerine ilişkin Devlet Bakanından (Yılmaz Karakoyunlu) yazılı soru önergesi (7/5710) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

13. - Balıkesir Milletvekili İsmail Özgün'ün, Balıkesir-Edremit-Altınoluk Şahinderesi üzerinde bulunan köprünün yeniden yapılması için bir çalışma olup olmadığına ilişkin Bayındırlık ve İskân Bakanından yazılı soru önergesi (7/5711) (Başkanlığa geliş tarihi: 18.1.2002)

14. - Balıkesir Milletvekili İsmail Özgün'ün, Balıkesir - Bandırma İlçesinde yapılan elektrik kesintilerinin nedenine ilişkin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanından yazılı soru önergesi (7/5712) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

15. - Karaman Milletvekili Zeki Ünal'ın, Eğitime Katkı Payı adı altında okullarda toplandığı iddia edilen paralara ilişkin Milli Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/5713) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

16. - Diyarbakır Milletvekili Osman Aslan'ın, DİE yayınlarının yüksek fiyatla satıldığı iddiasına ilişkin Devlet Bakanından (Tunca Toskay) yazılı soru önergesi (7/5714) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

17. - Diyarbakır Milletvekili Osman Aslan'ın, doğrudan gelir desteği uygulamasına ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/5715) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

18. - Aksaray Milletvekili Sadi Somuncuoğlu'nun, AB'nin Türkiye ile ilgili Raporlarının tercüme edilmemesinin nedenlerine ilişkin Dışişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/5716) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

19. - Şanlıurfa Milletvekili Mustafa Niyazi Yanmaz'ın, Boğaz köprüsünde intihar olaylarını önlemeye yönelik bir çalışma olup olmadığına ilişkin Bayındırlık ve İskân Bakanından yazılı soru önergesi (7/5717) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

20. - Ankara Milletvekili M. Zeki Çelik'in, Işıklı Barajından Ankara'ya su sağlama projesine ilişkin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanından yazılı soru önergesi (7/5718) (Başkanlığa geliş tarihi : 18.1.2002)

21. - Aksaray Milletvekili Sadi Somuncuoğlu'nun, açlık grevi yapan hükümlülere ilişkin Adalet Bakanından yazılı soru önergesi (7/5719) (Başkanlığa geliş tarihi : 21.1.2002)

22.-Hatay Milletvekili Mustafa Geçer'in, sigara, alkol ve uyuşturucu madde bağımlısı öğrencilere ilişkin Milli Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/5720) (Başkanlığa geliş tarihi : 21.1.2002)

23. - Hatay Milletvekili Mustafa Geçer'in, Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışmayı Teşvik Fonu için Dünya Bankasından alınan krediye ilişkin Devlet Bakanından (Hasan Gemici) yazılı soru önergesi (7/5721) (Başkanlığa geliş tarihi : 21.1.2002)

24. - Kırıkkale Milletvekili Hacı Filiz'in, emlak vergisi oranlarındaki artışa ilişkin Maliye Bakanından yazılı soru önergesi (7/5722) (Başkanlığa geliş tarihi : 21.1.2002)

25. - Kırıkkale Milletvekili Hacı Filiz'in, BAĞ-KUR'un esnaf ve çiftçilerden prim alacaklarına ilişkin Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanından yazılı soru önergesi (7/5723) (Başkanlığa geliş tarihi : 21.1.2002)

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.00

23 Ocak 2002 Çarşamba

BAŞKAN : Başkanvekili Yüksel YALOVA

KÂTİP ÜYELER : Lütfi YALMAN (Konya), Mehmet AY (Gaziantep)

BAŞKAN - Türkiye Büyük Millet Meclisinin 55 inci Birleşimini açıyorum.

III. - YOKLAMA

BAŞKAN - Elektronik cihazla yoklama yapacağız.

Yoklama için 5 dakika süre vereceğim. Sayın milletvekillerinin oy düğmelerine basarak salonda bulunduklarını bildirmelerini; bu süre içerisinde elektronik sisteme giremeyen milletvekillerinin, salonda hazır bulunan teknik personelden yardım istemelerini; buna rağmen sisteme giremeyen üyelerin ise, yoklama pusulalarını, teknik personel aracılığıyla 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Yoklama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla yoklama yapıldı)

VEYSEL CANDAN (Konya) - Sayın Başkan, süre doldu.

BAŞKAN - Sayın Candan, bizim, vakit geçirme filan gibi bir niyetimiz olamaz. İşaret ediyorum size, 5 dakika uygun mudur ara için, onu arıyorum.

VEYSEL CANDAN (Konya) - Uygundur.

BAŞKAN - Burada 170'e yakın üyemiz var, 184 sayısını bulmamız lazım. Biz, kalkıp da, 14 eksiği olan bir şeye tamam demeyiz; ama, her dakika, sonuçta, Meclisin zamanından yitiyor. Onun için, siz Sayın Grup Başkanvekillerimize bakıyorum ki, kaç dakika tensip buyuracaksınız, onu arıyorum.

Sayın Gönül, 5 dakika yeter mi efendim?

ALİ RIZA GÖNÜL (Aydın) - Nasıl takdir ederseniz...

BAŞKAN - Sayın Gökbulut... Sayın Köse, 5 dakika yeter mi efendim toplantıya ara vermek için?

İSMAİL KÖSE (Erzurum) - Sayın Başkanım, 15 dakika veya 10 dakika...

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, 14.20'de tekrar toplanmak üzere oturumu kapatıyorum.

Kapanma Saati : 14.10

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati : 14.20

BAŞKAN : Başkanvekili Yüksel YALOVA

KÂTİP ÜYELER : Lütfi YALMAN (Konya), Mehmet AY (Gaziantep)

BAŞKAN - Türkiye Büyük Millet Meclisinin 55 inci Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

III. - YOKLAMA

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, aynı şekilde, elektronik cihazla yoklama yapacağız.

Yoklama için 5 dakika süre vereceğim. Sayın milletvekillerinin oy düğmelerine basarak salonda bulunduklarını bildirmelerini; bu süre içerisinde elektronik sisteme giremeyen milletvekillerinin, salonda hazır bulunan teknik personelden yardım istemelerini; buna rağmen sisteme giremeyen üyelerin ise, yoklama pusulalarını, teknik personel aracılığıyla 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Yoklama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla yoklama yapıldı)

BAŞKAN - Toplantı yetersayısı vardır; görüşmelere başlıyoruz.

Gündeme geçmeden önce, üç arkadaşıma gündemdışı söz vereceğim.

Konuşma süreleri 5'er dakikadır.

Gündemdışı ilk söz, koruculuk ve geleceğiyle ilgili söz isteyen Şırnak Milletvekili Salih Yıldırım'a aittir.

Buyurunuz Sayın Yıldırım. (ANAP sıralarından alkışlar)

IV. - BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1. - Şırnak Milletvekili Mehmet Salih Yıldırım'ın, korucuların sorunlarına ve alınması gereken önlemlere ilişkin gündemdışı konuşması

MEHMET SALİH YILDIRIM (Şırnak) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; koruculuk ve rehabilitasyonla ilgili konudaki görüşlerimi sizlerle paylaşmak için söz aldım; bana bu olanağı veren Değerli Başkana şükranlarımı iletiyor, Yüce Heyetinize saygılar sunuyorum.

Hepinizin çok iyi bildiği gibi, 1984 ve 1995 yılları arasında ülkemizde en önemli konu, gündem, terördü, güvenlikti. Terörle, güvenlikle alakalı konuların konuşulduğu süreçte, gündemde mutlaka olması gerekli olan bir diğer tümce de koruculuktu. Koruculuğun niçin gerekli olduğu hususunda o zamanı anımsamanız yeterli olacaktır. Ülkenin, teröre, zamansız ve hazırlıksız yakalandığı bir süreçte, kırsal alanda, küçük yerleşim birimlerinde yaşayan insanların can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirlerin zamanında alınmasının güç olması, koruculuk müessesesinin devreye girmesine neden oldu ve 1985 yılında, 3175 sayılı Kanunla 442 sayılı Köy Kanununun 74 üncü maddesi değiştirildi ve koruculuğa olanak sağlandı.

1985 yılında 22 ilde yürürlüğe giren köy koruculuğu, 1993 yılında gönüllü köy koruculuğuyla da, yani, 13 ilde uygulanan gönüllü köy koruculuğuyla, 35 ilde uygulanan bir uygulanım tarzına dönüştü. Gönüllü köy korucularıyla alakalı konunun detaylarını daha sonra aktaracağım; ama, geçici köy korucularının sayısıyla alakalı rakamları size vereceğim. Bunun sadece bu insanları kapsamadığını, bölgedeki aşiret yapısını ve de kapalı toplum yapısını hesaba kattığınız takdirde, çok büyük bir kitleyi ilgilendiren çok, ama, çok önemli bir konu olduğunu siz de bileceksiniz.

Hepinizin bildiği gibi, geçici köy korucu sayısı 58 993'tür. Gönüllü köy korucu sayısı ise 30 300'dür. Bugün, toplam olarak 89 293 korucu mevcuttur. Bunlar, 31 Aralık 2001 tarihiyle verilmiş olan değerlerdir. Bunların aile yapılarını da hesaba kattığınız takdirde, 1 000 000 insanı aşkın bir kitleyi ilgilendiren çok önemli konunun gündemde olduğunun bilinmesini istiyorum.

Köy korucularıyla alakalı konunun gündeme taşınması, sorumluluklarının tespiti, niteliklerinin belirlenmesi, 1986 yılında çıkarılan bir yönetmelikle belirlendi; ancak, zamanın koşulları korucuların tespitinde nitelik aranmasına imkân vermedi. O zaman, eli silah tutan istekli herkesin, 18 yaşın üstündeki, 65 yaşındaki insanın korucu olması gerekti ve nitekim öyle oldu. Bunların zaman içerisinde sorunları, sıkıntıları topluma yansıdı; ama, biraz sonra aktaracağım gibi, süreç içerisinde bu olumsuzların tümü elimine oldu.

Köy korucuları, sorumluluklarını, güvenlikle alakalı konuları, sadece köyün sınırları içerisindeki alanda yapmadılar; güvenliğin gerektiği her yerde her türlü yükümlülüğü her türlü sorumluluğu özenle, güvenle ve yürekleriyle yaptılar. Onların ne yaptığını bugün burada aktarmam mümkün değil, bunu bu koltuklardan anlayabilmek de mümkün değil. Onların ne yaptığını, onlarla birlikte bu uğraşı veren değerli güvenlik güçleri mensuplarına ve orada yaşayan insanlara soracaksınız. Bunların yaptıklarının ne anlama geldiğini ifade için, 1 326 kişinin şehit olduğunu, 1 830 kişinin de yaralandığını söylersem, korucuların görevlerinin önemini anlatmış olurum diye düşünüyorum.

Bugün, bu korucular, bölgelerinde, aileleri içerisinde boynu bükük ve sıkıntılılar. Başlangıçta kendi memleketlerinde, kendi yerleşim birimlerinde bitkisel üretim ve hayvancılık yaparak üretici bir konumda olan bu insanlar, ne yazık ki, zaman içerisinde koruculuğu yaşam biçimi haline dönüştürdüler ve tüketici bir sınıf oluşturdular. Güvenliğin sağlanmasından sonraki süreçte de eski yaşamlarına dönmekteki zorluk, sıkıntılı durum, ne yazık ki, onların da yaşamına büyük ölçüde yansıdı ve geçmişte büyük bir özveriyle, kendilerini, canlarını, geleceklerini ve çocuklarını ülke için riske etmekte beis görmeyen bu insanlar, şimdi, sorunlu ve sıkıntılı konumdalar.

Korucuların, maaşları, ne yazık ki, onlara yetmekten çok, ama, çok uzak. 2000 yılının sonuna kadar aldıkları maaş sadece 70 000 000 lira civarında ve bugün, ellerine geçen para da 139 000 000 ilâ 152 000 000 lira ve bu maaşı, bütün koruculara ait olan bir maaşı, en az iki üç korucu ailesi paylaşır. Geçen süre içerisinde, değerli bir grup başkanvekilimizin burada söylediği gibi korucular 400-500 000 000 lira maaş almıyor. Korucular, çok sorunlu, çok sıkıntılı ve bu sorunların, sıkıntıların aşılmasının yükümlülüğünü de bu Yüce Meclis mutlaka taşımalıdır.

Korucuların tedavi giderleri yoktur, kendileri ve aileleri tedavi edilmezler. Silahlı Kuvvetlerin hizmet eli onlara uzanır, bu yardımı onlara ulaştırırsa, tedavi olma şansları vardır.

Korucuların iaşe bedelleri yoktur. Korucuların ulaşım bedelleri yoktur.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET SALİH YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkanım, bitirmeye çalışacağım...

BAŞKAN - Buyurun.

MEHMET SALİH YILDIRIM (Devamla) - Korucular ulaştıkları her yerde, gittikleri her yerde, bulundukları her yerde, güvenlik güçleri mensuplarının yanı başında, onlarla birlikte tüm sorumlulukları paylaştılar; azıklarını onlarla paylaştılar, sorunlarını, sıkıntılarını onlarla paylaştılar. Onların, şimdi, devletlerinden bir güvence istemelerinden doğal bir şey yok. Onların silahlarını çocuklarına miras olarak bırakmalarının gereği yok. Onları tüketici bir sınıf olmaktan çıkarıp, nitelikli, üretken hale getirme yükümlülüğümüz var.

Korucularla alakalı sorunlar, sıkıntılar yaşandı. 20 360 korucu istifa etti, 36 104 korucunun işine son verildi; ancak, son on yıl içerisinde, korucularla alakalı sorun, sıkıntı tümüyle ortadan kalktı diyebilirim. Korucularla alakalı yıllık suç sayısı 289'dur; bu, binde 7'ye tekabül eder ki, bu geçmişte yaşanan sorun ve sıkıntıların büyük ölçüde ortadan kalktığının en anlamlı göstergesidir.

Şimdi, korucuların devletten beklentileri vardır: Geleceklerinin teminat altına alınmasını istemekteler; mağdur edilmemeleri gerekmektedir. Devletten vefa örneğini istemeleri onların en doğal hakkıdır. Bağ-Kurlu olma istemleri var tıpkı muhtarlar gibi. Bugüne kadarki ödeneklerinin ve primlerinin devlet tarafından defaten yatırılması, geri kalan primlerinin de onlar tarafından tamamlanması gerekmektedir. Aile ve efratlarının kamu görevlileri gibi tedavi olma istemleri onların doğal hakkı olmalıdır. Ulaşım ve iaşe bedelleri mutlaka sağlanmalıdır. Geçmişte, 1999 yılında ve doğu ve güneydoğu eylem planında bu konularla alakalı sorunlar, çözüm için tasarım haline getirilmiştir; ama, ne yazık ki yaşama geçmemiştir. Bu insanlarımızın, tüm ülkenin, ulusun bu yüce devletten beklediği, ahde vefanın güzel bir örneğini sergilemektir.

Yüce heyete saygılar sunuyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkürler Sayın Yıldırım.

Gündemdışı ikinci söz, Eti Holding Şirvan Madenköy Projesi hakkında söz isteyen Siirt Milletvekili Ahmet Nurettin Aydın'a aittir.

Buyurun Sayın Aydın. (AK Parti sıralarından alkışlar)

2. - Siirt Milletvekili Ahmet Nurettin Aydın'ın, Siirt-Şirvan Madenköy Projesiyle ilgili Eti Holding ve Şırnak Valiliğinin uygulamalarına ilişkin gündemdışı konuşması

AHMET NURETTİN AYDIN (Siirt) - Sayın Başkan, Yüce Meclisin değerli üyeleri; rezerv ve tenör yüksekliği yönünden; yani, verimlilik yönünden Türkiye'nin en verimli maden sahası olan Siirt Şirvan Madenköy Projesi üzerinde Eti Holding ve Şırnak Valiliğinin yaptığı gizli kapaklı uygulamalar ve şaibelerin Siirt Halkı üzerinde oluşturduğu tepkileri dile getirmek üzere söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, bizler millet olarak, zenginlikler üzerinde yaşayan fakir bir millet haline geldik ve ben bunun sebebini, yolsuzluk olarak görüyorum. Yolsuzlukların üzerine gittiğimizi iddia ettiğimiz bir dönemde, 3 Ocak 2002'de Siirt halkını şoke eden, ilgilileri ve yetkilileri şoke eden bir yazı Siirt'e gidiyor. Şirvan madenleri, Siirt'in canım tesisi olan Şirvan madenlerinin Şırnak Valiliğine devredildiğini yazan yazı, Siirt halkının büyük bir tepkisine sebep oluyor ve bunun üzerine, Eti Holdingi aradığımızda karşımıza çıkan yetkili genel müdür muavini -Siirt'in bütün gayretleri, maalesef, gözardı edilerek- Şırnak İl Özel İdaresinin çok güçlü ekonomik imkânlara sahip olduğunu, kaynaklarının iyi olduğunu, TPIC'ten ciddî bir petrol kaynağına sahip olduğunu, bunun yanı sıra Dünya Bankasından da kredi alabileceklerini ifadeyle, bu madenlerin işletilmesinin Şırnak Valiliğine verildiğini ifade etti.

Değerli milletvekilli arkadaşlarım, burada bir olay var, bir hadise var. Haddizatında, burada valilik, işletmenin sadece yüzde 5'ine sahiptir; bu işletmenin yüzde 95'ine, maalesef, adı meçhul olan, Siirt halkınca meçhul olan, bizlerce meçhul olan; fakat, siyasîlerce malum olan ve bilinen bir şirket sahiptir.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, şimdi, meselenin fevkalade hassasiyeti var. Şırnak Valiliği, burada, âdeta paravan olarak kullanılıyor. Şimdi, geçmişte, 54 üncü hükümet döneminde, ülke kaynaklarını harekete geçirme babından, maden sektörü üzerine eğilinmiş ve hakikaten belli bir noktaya getirmiştik. Ondan sonra, hükümetler, bu madeni 2 kez ihaleye çıkardı ve maalesef, yetkililer, madenci olan şirketleri yetersiz buldu, iptal etti. Düşünün, bir şirket kuruluyor, ismi belli değil, sermayesi topu topu 20 milyar; ama, Siirt'in tek ümit kaynağı olan bir madene el koymayı hedefliyor.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, aslında, haddizatında bu mesele çok derinlere dayanıyor. 1980'lerden beri, bir Alman altın madeni şirketi olan Preussag -Preussag ki, dünyada sayılı, altın madenciliği üzerinde isim yapmış bir firma- öteden beri, Şirvan madenleri üzerinde hassasiyetle duruyor ve değerli milletvekili arkadaşlarım, Anatolia Minerals Development Şirketinin internet sitesine bakıyoruz, burada, enteresan bir şeyle karşılaşıyoruz. Dünyanın en büyük altın madeni şirketlerinden olan Preussag, Şirvan'da bulunan madenden altın elde etmek istemektedir. Zira, madende altın bulunduğuna ilişkin raporlar, Anatolia Minerals Development Şirketinin internet sitesinde mevcuttur.

Şirvan'daki, bakır, çinko ve altın ihtiva eden bu madenin rezervi 27 000 000 ton. Maalesef, DSP Milletvekili Sayın Abdulsamet Turgut Bey, 7 Ocak 2002 tarihinde Siirt'e gidiyor, sanki, Siirt halkına müjde veriyormuş gibi "bu madeninizi işleteceğiz, istihdam sağlayacağız" diyor ve zannediyor ki, Siirt halkı tarafından, bir sevinçle, heyecanla karşılanacak; Siirt halkının ciddî bir tepkisi oluyor. Bunun üzerine, Abdulsamet Bey diyor ki: "Şırnak Valiliğinin yüzde 5'lik olan hissesinin bir kısmını size devredebilirim." Düşünebiliyor musunuz, Siirt'in hudutları içerisinde olan bir maden sahası, Şırnak... Ki, Şırnak, her taraftan maddî imkânları fevkalade olan bir ilimiz. Şırnak, bir Habur Gümrük Kapısına sahip ki, Habur Gümrük Kapısını, ben, Mısır'ın Nil deltasına benzetiyorum; etrafına bereket ve neşvünema saçan bir gümrük kapısı. Öbür taraftan, bir TPIC var. Bu TPIC'in durumu herkesçe malum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sonuçlandırırsanız sevinirim...

AHMET NURETTİN AYDIN (Devamla) - Değerli arkadaşlar, yani, burada, fevkalade ölçüsüz bir iştahlılık var. Şırnak'ın asfaltit kömürleri var, Habur'u var, TPIC petrol şirketleri var ve ciddî kaynakları varken, Siirt'in yegâne maden kaynaklarına el konmak isteniyor; yani, bu, şuna benziyor: Adamın birinin 99 koyunu varken, tek koyunlu bir adamın malına göz dikmesine benzer bir şey. Yani, Şırnak'ın bu imkânları yanında, Siirt'te, gerek meslek kuruluşları gerek sivil toplum örgütleri ve Siirtlinin bulunduğu her yerden, ciddî manada bir çığlık, bir feryat kopuyor ve inanınız ki, bütün Siirt halkı, şu an buna kilitlenmiştir. Bütün Siirt basınının tek gündemi, bütün manşetler Şirvan madenleri.

Değerli arkadaşlarım, biz, size, şunu açık ve net söylüyoruz. Şırnak Valiliğiyle yapılmış olan protokol feshedilip, Siirt Valiliğiyle yenilenmediği müddetçe, Siirtlinin öfke ve hiddetini dindiremezsiniz. Özellikle Sayın Cumhurbaşkanımıza ve Sayın Başbakanımıza konu iletilmiştir.

Ümit ve temenni ediyoruz ki, bir an evvel, bu yolsuzluğun önüne geçilir ve bu madenin gerçek sahibi olan Siirt İl Özel İdaresine, Siirt halkına devredilir.

Yüce Heyetinizi candan saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Çok teşekkürler Sayın Aydın.

Gündemdışı konuşmaya hükümet yanıt verecek mi?

Sayın Yıldırım, isminizi gördüm, bir şey mi söyleyeceksiniz?

MEHMET SALİH YILDIRIM (Şırnak) - Sayın Başkan, müsaade ederseniz, bir iki kelimeyle bir açıklama yapmak istiyorum.

BAŞKAN - Yerinizden kısa bir açıklama yapmak istiyorsunuz...

Buyurun.

MEHMET SALİH YILDIRIM (Şırnak) - Teşekkür ederim Değerli Başkan.

Ben, Siirt Milletvekili Değerli Nurettin Aydın'a teşekkür etmek istiyorum; konuşmasında çok haklı bir konuya değindi, Şırnak'ı da birkaç kez tekrar ettiği için, bir iki kelimeyle açıklama gereği duydum. Şükranlarımı sunuyorum Sayın Başkan.

Bu konuyla alakalı benim bilgilerim de, televizyonda bu konunun yayınından sonradır. Bu konu üzerine, Şırnak Valisiyle irtibatlandığımda, kendi kaynakları, prosedür olanakları itibariyle, Dünya Bankasıyla ve dış olanaklarla irtibat sağlanmasının daha kolay olduğunu, bu prosedürü, Siirt Valiliği ve Özel İdaresiyle birlikte yürüttüklerini, bu hizmetin de, getirilerinin de tümünün Siirt'te olacağı söylediler.

Benim için, bu konuda Siirt'in hukuku da, en az Şırnak'ın hukuku kadar önemlidir. Önemli olan, yasal mevzuata uygunluktur, ahlakî prosedürlere uygunluktur.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN - Ben de teşekkür ediyorum.

Efendim, gündemdışı üçüncü söz, sosyal güvenlik kurumlarında emekliliğe kademeli geçiş hakkında söz isteyen İstanbul Milletvekili Osman Kılıç'a aittir.

Buyurun Sayın Kılıç. (DSP sıralarından alkışlar)

3. - İstanbul Milletvekili Osman Kılıç'ın, sosyal güvenlik kurumlarında emekliliğe kademeli geçiş düzenlemelerine ilişkin gündemdışı konuşması

OSMAN KILIÇ (İstanbul) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; sosyal güvenlik kurumlarında emekliliğe kademeli geçiş düzenlemeleri hakkında görüş ve önerilerimi sunmak üzere kişisel olarak söz almış bulunmaktayım; sözlerimin başında sizleri, işçi, memur, kamu görevlisi, esnaf, çiftçi tüm sigortalı yurttaşlarımızı saygıyla selamlıyorum.

Sayın üyeler, bildiğiniz gibi, 1999 yılında sosyal güvenlik kurumlarında yapılan düzenleme, çalışanların yoğun ve sert tepkileriyle karşılaşmış ve Anayasa Mahkememizce kademeli geçiş düzenlemeleri iptal edilmiştir. İlk kez sigortalı olacaklar için öngörülen kadın 58, erkek 60 yaş koşulları iptal edilmemiştir. Bu yaş koşullarının Anayasaya uygun bulunmuş olsa da, ülkemiz çalışma şartlarına, demografik yapısına, verilerine göre ne kadar gerçekçi ve adil olduğu ayrı bir tartışma konusu olduğu ve bugün için gündemimizde olmadığından bu konuya girmeyeceğim; ancak, Yunanistan'la kıyaslama yapmakla yetineceğim.

Yunanistan'da ortalama ömür yaşı 78, ortalama emeklilik yaşı ise 62,5'tur; yani, emekliler 15 yıl yaşamaktadırlar. OECD ülkeleri ortalamaları da bu civardadır. Ülkemizde ise, ortalama ömür yaşı 69 yıldır. Çalışanlarımızın Yunanistan'da ve OECD ülkelerindeki gibi onbeş yıl emekli olarak yaşayabilmesi için ortalama 54 yaşında emekli olmaları gereklidir. Bu da, kadının 53, erkeğin 55 yaşında emekli olmasını gerektirmektedir. Şahsen, 58-60 yaş hedeflerine karşı değilim; ancak, bu yaşların hedef olarak alınması ve örneğin, 53-55 yaşlarla başlanılıp, iki aşamalı kademelendirmeyle 58-60 hedef yaşa ulaşılmasının daha uygun olacağını düşünüyorum; dünyada da, bu, böyle uygulanmaktadır. Bu yaklaşımın son örneğini İtalya uygulamıştır. İlk kez sigortalı olacaklar için 1996 yılında ve 2000 yılında iki aşamada hedef yaşlarına kademeli olarak geçiş uygulanmıştır. Bu uygulamada en büyük desteği de sendikalardan görmüştür.

Sayın milletvekilleri, Anayasa Mahkemesinin kademeli geçişleri iptal kararı, gerekçeleri ve daha önceki kararları dikkatlice incelendiğinde, bu kararlarda çıkış yollarını ve seçenekleri görmek, bulmak olanaklıdır. Yüce mahkemenin kararlarından yola çıkarak iki yol izlenebilir düşüncesindeyim. Birinci yol, mevcut sigortalıların eski hükümlere tabi olarak emekli olmaya devam etmeleri yöntemidir. İkinci yol ise, mevcut sigortalıların, makul, ölçülü ve adil bir kademeli sistemle emekliliğe geçişini sağlayacak yöntemdir. Kanaatimce, ne tür kademelendirme yapılırsa yapılsın, sigortalılar arasında adaleti, hakkaniyeti tam olarak sağlamak mümkün olamayacaktır. Hepsi aynı hükümlere tabi olanlar arasından emekliliğine iki yıl ve daha az kalanların eski hükümlere tabi tutulması, daha fazla süresi kalanlara ise farklı farklı yeni yükümlülükler getirilmesinin eşitlik, adalet ve hakkaniyet ölçüsü neye göre belirlenecektir ve bunu kim belirleyecektir. Nitekim, Anayasa Mahkemesi, yeni yaş ve prim yükümlülükleri getiren kademeli geçişi makul, adil, ölçülü bulmayarak iptal etmiştir. Bu nedenle, konuya öncelikli yaklaşım biçimi, kanun yürürlüğe girdiğinde sigortalı olanların, kazanılmış hak anlayışı ve yorumuyla, değişiklikten önceki hükümlere tabi tutulması yaklaşımıdır. Anayasa Mahkemesinin gerekçeli kararında da bu olasılık yönünde değerlendirilecek görüşler yer almaktadır. Gerekçeli iptal kararı, sigortalıların, daha önce yasayla kesinleştirilen emeklilik yaşının önceliğini ve önemini vurgulamaktadır. Böylesi bir olasılıkta, sosyal güvenlik kurumlarının malî dengelerinin, aktuaryel dengelerinin oluşumuna kadar, dünyada uygulandığı ve bizde de işsizlik sigortasında görüldüğü gibi, devlet katkısı da öngörülebilir. Esasen, SSK ve Bağ-Kurun sorunu, primleri tahsil etmek ve tüm istihdamı kayıt altına almak sorunudur. Bu sorun çözülebildiğinde, malî dengelerde ve aktif-pasif sigorta dengesinde büyük bir iyileşme sağlanacaktır.

Sayın milletvekilleri, tercih olarak mutlaka bir kademeli geçiş yapılması düşünülüyorsa, yapılacak düzenlemeler, çalışanlarca makul ve kabul edilebilir olmalıdır. Anayasa Mahkemesi 4447 sayılı yasayla düzenlenen emekliliğe kademeli geçişleri iptal ederken, sadece iki kademeli geçiş düzenlemesini adil, ölçülü ve makul bulmuş, bu düzenlemeler için iptal istemini reddetmiştir. Bu sistemde, prim ödeme gün sayıları ve yaş koşullarına erişmek için 2'şer yıllık kademeler öngörülmüş ve her kademe için mevcut kadın-erkek sigortalılara ortalama 1'er yaş ilave koşul getirilmiştir, hatta bazı kademelerde, erkekler için yaş artışı öngörülmemiştir. Bu sistemi, sigortalılık süresi, prim ödeme gün sayısı ve tam yıl hizmet süresi baz alınarak, iptal edilen tüm kademeli geçişlerin yerine uygulamak mümkündür kanaatindeyim.

Bu sisteme göre, tarafımdan örnek bir kanun maddesi taslağı oluşturulmuş, ayrıca sigortalılık süresine ve prim ödeme gün süresine göre sigortalıların nasıl etkilendiğini gösteren bir tablo düzenlenmiştir. Bu tabloda ortaya çıkan sonuç, gerek sendikaların gerek bakanlığın çalışmasına oldukça yakın olmakla beraber, sigortalılar lehine olmak üzere, farklılıklar içermektedir ve aynı zamanda Anayasa Mahkemesince, Anayasaya uygun bulunan bir modele dayanmaktadır.

Sayın üyeler, emeklilik yaşının yükseltilmesi ve mevcut sigortalıların kademeli bir sistemle emekliliğe geçişini öngören bir örnek de, 1986 yılında Sayın Özal tarafından yapılan düzenlemedir. Bu örneğin de yeniden değerlendirilmesi yararlı olacaktır. Her halükârda yapılacak düzenlemeler, çalışanlarca makul ve kabul edilebilir olmalıdır. Sosyal taraflarca kabul edilmeyen, üzerinde uzlaşma sağlanmayan bir düzenleme, tek yanlı olarak uygulanmaya konulmamalıdır.

İşçi kökenli ve demokratik solcu bir milletvekili olarak, bu uzlaşıya bir nebze katkım olabilmesi, beni sonsuz mutlu kılacaktır.

Sayın milletvekilleri, emekçilerin yoğun, sert tepkileri ve Anayasa Mahkememizin iptal kararıyla görülüyor ki, bu konuda da ölçü kaçırılmıştır. Ülkemizde emeğin hakkının verilmesinin öncüsü, önderi ve yılmaz savunucusu, aynı zamanda kendisi de bir emekçi ve SSK emeklisi olan Sayın Başbakanımızın, ilgililere, gerekli düzeltme talimatını verdiğine ve bizzat takipçisi olacağına inancım tamdır.

Bu duygularla, sizleri ve tüm emekçilerimizi saygıyla selamlıyorum. (DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkürler Sayın Kılıç.

Alınan karar gereğince, sözlü soruları görüşmüyor ve gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmına geçiyoruz.

Önce, yarım kalan işlerden başlayacağız.

V. - KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER

1. - İzmir Milletvekili Rifat Serdaroğlu'nun; İstanbul Milletvekili Bülent Akarcalı'nın; Amasya Milletvekili Ahmet İyimaya'nın; Ankara Milletvekili Yıldırım Akbulut'un; Şırnak Milletvekili Mehmet Salih Yıldırım'ın; Gaziantep Milletvekili Ali Ilıksoy, Konya Milletvekili Ömer İzgi ve Ankara Milletvekili Nejat Arseven'in; İstanbul Milletvekili Ziya Aktaş ve 42 Arkadaşının; Zonguldak Milletvekili Hasan Gemici'nin ve İzmir Milletvekili Işılay Saygın'ın; Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünde Değişiklik Yapılmasına Dair İçtüzük Teklifleri ve Anayasa Komisyonu Raporu (2/94, 2/232, 2/286, 2/307, 2/310, 2/311, 2/325, 2/442, 2/449) (S.Sayısı : 527)

BAŞKAN - Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünde Değişiklik Yapılmasına Dair İçtüzük Tekliflerinin görüşülmeyen maddeleriyle ilgili komisyon raporu Başkanlığa verilmediğinden, teklifin görüşmelerini erteliyoruz.

Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Yurtdışı Teşkilatı Hakkında 189 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnameyle ilgili tasarının müzakerelerine başlayacağız.

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

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Sosyal Güvenlik Kurumu Teşkilatının Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 618 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname; Sosyal Güvenlik Kurumu Teşkilatının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ile aynı mahiyetteki kanun teklifinin müzakerelerine başlayacağız.

3. - Sosyal Güvenlik Kurumu Teşkilatının Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 618 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname; Sosyal Güvenlik Kurumu Teşkilatının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı; Kayseri Milletvekili Hasan Basri Üstünbaş ve Üç Arkadaşının Sosyal Güvenlik Kurumu Teşkilatının Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/755, 1/689, 2/699) (S. Sayısı : 666)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Türkiye İş Kurumunun Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 617 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Türkiye İş Kurumu Kanunu Tasarısının müzakeresine başlayacağız.

4. - Türkiye İş Kurumunun Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 617 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname; Türkiye İş Kurumu Kanunu Tasarısı ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/754, 1/692) (S. Sayısı : 675)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Esnaf ve Sanatkârlar ve Diğer Bağımsız Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu, Tarımda Kendi Adına ve Hesabına Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 619 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Aynı Mahiyetteki Kanun Tasarısının müzakeresine başlayacağız.

5. - Esnaf ve Sanatkârlar ve Diğer Bağımsız Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu, Tarımda Kendi Adına ve Hesabına Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 619 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Aynı Mahiyetteki Kanun Tasarısı ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/756, 1/691) (S. Sayısı : 676)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Sosyal Sigortalar Kurumu Başkanlığının Kurulması ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 616 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu Tasarısının müzakeresine başlayacağız.

6. - Sosyal Sigortalar Kurumu Başkanlığının Kurulması ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 616 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu Tasarısı ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/753, 1/690) (S.Sayısı : 685)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Devlet Memurları Kanunu, Harcırah Kanunu ile Genel Kadro ve Usulü Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Plan ve Bütçe Komisyonları raporlarının görüşmelerine başlıyoruz.

7. - Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Devlet Memurları Kanunu, Harcırah Kanunu ile Genel Kadro ve Usulü Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/593) (S. Sayısı: 643) (1)

(1) 643 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.

BAŞKAN - Komisyon?.. Burada.

Hükümet?.. Yerini aldı.

Komisyon raporu, 643 sıra sayısıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Sayın milletvekilleri, İçtüzüğün 72 ve 81 inci maddelerine göre, gruplar adına birer üyeye, komisyona ve hükümete 20'şer dakika, şahıslar adına iki üyeye 10'ar dakika söz vereceğim.

Tasarının tümü üzerinde Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına Sayın Ergün Dağcıoğlu; buyurunuz efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

AK PARTİ GRUBU ADINA MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Tokat) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının kuruluş ve görevleri hakkında 643 sıra sayılı kanun tasarısının tümü üzerinde AK Partinin ak görüşlerini ifade etmek üzere huzurunuzdayım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bilindiği üzere, 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede, maalesef ne bir denetim ne de bir araştırma, planlama ve koordinasyon birimi öngörülmemiştir bugüne kadar. Bu da, uygulamalarda yıllardır, hakikaten kabul etmek lazım ki, birtakım sıkıntılara sebep oluyordu. İşte, bugün tartışacağımız bu tasarıyla, eksiği ve noksanıyla bu sıkıntıları izale edeceğini beklediğimiz bazı yeni düzenlemeler yapılmaktadır. Bu anlamda AK Parti olarak, tasarının elbette ki eksikliklerini eleştirirken, her zaman olduğu gibi, tasarıya yaklaşımımızın olumlu olacağını ve yapıcı eleştiriler getireceğimizi ifade etmek istiyorum. Ayrıca, sözlerimin hemen başında, grup olarak, bu camiayla ilgili her türlü iyileştirmenin de her zaman yanında olacağımızın bilinmesini arz ediyorum; ancak, bu konuşmamda, çok önemli olduğuna inandığım bir konuya, yani, Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi Projesine bir kez daha değinmek istiyorum. Bu itibarla, konuşmamın olabildiğince belli bir disiplin ve uyum içerisinde olabilmesine dikkat etmek suretiyle, genelde, Denizcilik Müsteşarlığı ve denizcilik sektörünü bütünüyle ve denizcilik camiasını ilgilendiren hususlarda, gerek bütçe gerek kanun tasarıları ve gerekse uluslararası ilişkiler çerçevesinde, Türkiye Büyük Millet Meclisinde yaptığım konuşmaları referans göstermek suretiyle konuşmamı sürdürürken; özelde de bir emekli paşamızın şahsıma gönderdikleri mektuba ve eklere temellendirmek suretiyle konuşmamı sürdüreceğim.

Arkadaşlar, sözü edilen tarihte -yani, mektupta sözü edilen tarihte- Genel Kurulda yaptığım konuşmada, Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS) Projesi bağlamında, etüt ve proje işlerinin, Başbakanın; yani, o zamanki Başbakan Sayın Mesut Yılmaz'ın imzasıyla 5 Şubat 1998 tarihli talimatlarıyla, ihale edilmeksizin, İTÜV/SAM'a, yani, İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı ve Savunma Araştırmaları Merkezine verildiğini; söz konusu merkezin bu amaca yönelik olarak, Turbo Proje Ofisini kurduğunu belirtmiş ve bu yaklaşımın bazı soruları akla getirdiğini ifade etmiş ve o gün için, cevaplandırması için, şu soruları Sayın Bakana arz etmiştim: "Söz konusu hizmetlerin realize edilmesi için firmaya ne kadar ücret öngörülmüştür, ödenen miktar ne kadardır Sayın Bakanım" demiştim. Ayrıca "bir iş termin planı bulunmakta mıdır, denetime tabi tutulmakta mıdır, denetim yapılmaktaysa sorumlu otorite hangi kuruluştur" demiştim, defalarca sordum. "İhaleyi alan kuruluşun sorumluluklarını yerine getirmemesi halinde bir müeyyidesi bulunmakta mıdır, varsa bu müeyyide nelerdir, nelerden oluşmuştur" demiş ve benzeri sorular sormuştum.

Sayın Bakanım, bugün gelinen son noktada, proje gerek ilk hali ve gerekse Marmara Denizini de içine alan son haliyle -ki, Marmara Denizini de içine aldırdığınız için teşekkür ediyorum- ilgili; yani, iki aşamalı olarak teknik şartname, ihale, uygulama, işletmeye alma ne durumdadır, hangi safhadadır? Sayın Bakan, sorduğum sorulara cevap verir ve Genel Kurulu bilgilendirirseniz memnun olurum. O gün de bazı sorularıma maalesef cevap alamamıştım.

Konuşmamın bütünlüğünün bozulmaması, konunun çok daha iyi anlaşılması ve projeye ilişkin olarak, ülkemizin maddî ve manevî ne kadar önemli zararlara uğratıldığını anlamak bakımından, izninizle, burada, tekrar, az evvel bahsettiğim değerli amiralin şahsıma göndermiş olduğu mektuptan alıntılar yapmak istiyorum. Bu vesileyle, Yüce Parlamentonun ve milletimizin huzurunda Sayın Amiral Ömer Şentürk Paşamıza şükranlarımı sunuyorum, sağ olsunlar, kendilerinin mektuplarından bazı bölümleri aktarıyorum; diyorlar ki: "Her nedense, İstanbul için çok büyük bir potansiyel tehlike arz eden boğazların gemi trafiği sorunları ve bu hususta yapılması gerekli çalışmalar ilgililerce fazla ciddîye alınmamıştır. Müsteşarlık makamınca da onaylanan çalışma planına göre, Mayıs 1999 senesinde proje tamamlanarak, teslim tecrübelerine başlanılacaktı."

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; işte, bu noktada, mektuba dikkatlerinizi istirham ediyorum. Sayın Amiral diyor ki: "Müsteşarlıkta proje çalışmalarımızın -kendisi de, Müsteşarlıkta Müsteşar Yardımcısı iken- son aşamasına gelindiğinde, 2 Ocak 1998 tarihli, Hürriyet Gazetesi yazarı Sayın Ertuğrul Özkök'ün, Politika köşesinde 'Sayın Güven Erkaya'ya Çok Özel Görev' başlıklı yazısı yayımlanmıştır."

Her nedense, böyle bir yazının yayımından sonra veya o tarihe isabet eden günlerde, o zamanki Denizcilik Müsteşarımız Prof. Dr. Sayın Reşat Özkan, Müsteşarlıktaki çalışmalarını bir nevi gözardı etmek suretiyle; yani, o güne kadar yapılan çalışmaların tamamını bir nevi gözardı etmek suretiyle, bu projeyle ilgili olarak, Turbo Proje Ofisinin kurulmasını ve Boğazların emniyetiyle ilgili çalışmaların bu kurulacak yeni ofisçe yürütülmesinin en büyük destekçisi olmuştur.

Şimdi, Müsteşarlıkça yürütülen ve çalışmalarının son aşamasına gelinmiş bu projenin, birden bire, yeni kurulacak olan Turbo Proje Ofisine devredilmesi gerekçelerini, hâlâ ne ben ne de ilgililer anlayabilmiş değildir Sayın Bakanım.

Değerli milletvekilleri, burada, sırası gelmişken, kendimce önemli saydığım bir hususu sizlerle paylaşmak istiyorum: Bakın, bu olaydan bir müddet sonra, Paşamız ve Müsteşar, her nedense, kurumdan ayrılmışlardır.

Şimdi, hemen bir soruyu Genel Kurulun gündemine getiriyor ve Sayın Bakanımızdan şu soruma ayrıntılı bir cevap vermesini kendilerinden hassaten rica ediyorum: Proje, yani, Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi Projesi öngörülen termin programına göre, Mayıs 1999 tarihi ile bugünkü tarih arasında yaklaşık ikibuçuk yıl, yani, otuz küsur ay geçmiştir. Neden bu kadar zaman geçmiştir? Bu gecikmenin nedenlerinin, somut, ayrıntılı bir şekilde, Türk Boğazlar bölgesindeki can, mal ve çevre güvenliğiyle, proje maliyetleriyle, seyir emniyetiyle ilgili olarak, uluslararası ilişkilerin IMO bağlamında değerlendirilmesinin çok önemli olduğunu düşünüyorum Sayın Bakanım. Ayrıca, bu gecikmenin maliyete etkisi nedir ve dolar karşısında Türk Lirasının değer kaybını da dikkate alarak, devletimize, ülkemize ne gibi ilave ekonomik yükler getirmiştir; bunu da merak ediyorum ve cevaplarını arıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Şentürk, Sayın Ertuğrul Özkök'e gönderdikleri mektupta, kısa özgeçmişlerini de göndermişler. Olayın vahametini daha iyi anlayabilmek için, Hürriyet Gazetesi Başyazarı Sayın Özkök'e gönderdikleri mektubun bazı bölümlerini okuyorum ve sizleri ve kamuoyunu, tekrar tekrar, bu çok önemli mektuplaşma süreciyle ilgili olarak düşünmeye davet ediyorum.

Bakın, Sayın Amiral, mektubunda, Boğazların gemi trafik kontrolünün çağımıza uygun, modern bir şekilde yapılabilmesi için, proje sorumluluğunun Bakanlar Kurulu kararıyla Denizcilik Müsteşarlığına verildiğini; yine, Millî Güvenlik Kurulunun 388 sayılı kararlarıyla, Boğazlarla ilgili yapılması öngörülen çalışmaların maddeler halinde belirlendiğini; Denizcilik Müsteşarlığının, bu maddelerde belirtilen çalışmaları hakkında belirli aralıklarla ilgili makamlara ve Millî Güvenlik Kuruluna bilgi verdiğini; herhangi bir şirkete teklif hazırlatılmadığını; 200 000 000 dolarlık bir yatırımın sözkonusu olmadığını; Deniz Kuvvetleri Komutanlığının fiyatı az bularak itiraz etmediğini ve böyle bir yetkisinin de zaten olmadığını, ancak, görüş ve tavsiyede bulunabileceğini ve radar sayılarının azaltılarak fiyatın 100 000 000 dolara indirildiği hususunun da doğru olmadığını ifade ediyor. Öte yandan, anılan projenin 10 000 000 dolara da, 100 000 000 dolara da çıkabileceğini bu hususta birazcık teknik bilgisi olan her şahsın anlayabileceğini; çünkü, Boğazlardaki gemi trafik kontrolünün, hangi şartlarda, projeden nelerin istenildiğine ve kabul edeceğiniz risk faktörüne göre maliyetinin sürekli değişiklik arz edebileceğini; şayet, siz, Boğaza konulacak 3 adet radarla projenin isteklere cevap verebileceğini teknik olarak yeterli görüyorsanız, bu projeyi 15 milyon dolara mal edebileceğinizi; hayır, ben, daha mükemmel olsun, istediğimiz gibi olsun diyorum diyorsanız, Boğazları yüzde yüz bir radar kapsaması altında tutuyor, hatta, boğazın çok riskli bölgelerini -hepimizin bildiği- bindirmeli radar alanında tutmayı öngörüp risk faktörünü de sıfırlamaya müteallik bir çalışma düşünüyorsanız, o zaman, 15 milyon dolara değil 100 milyon dolara da mal edemeyeceğinizi...

Şimdi, bütün bunların, projeden isteklerinize paralel olarak değişebileceğini söyleyebiliriz. Buna da, Sayın Amiral -bu söylediklerim, Sayın Amiralin, bu konuda üstat, otorite olan Amiralin kendi ifadeleri- diyor ki: "Bir örnek vermek gerekirse: Siz, bir araba alacaksınız. 2 milyar Türk Lirasından 20 milyar Türk Lirasına kadar araba var. Önemli olan, sizin ihtiyacınızı karşılayacak en uygun aracın hangi şartlarla ve ne kadar liraya alınabileceğinin tespitinde karar vermenizdir."

Dolayısıyla, önemli olanın, Boğazlar gibi çok önemli stratejik bir bölgede gemi trafik kontrolünün, çağımıza uygun teknolojiyle belirlenen ve öngörülen şartlardaki kontrollerin emniyetli bir şekilde yapılabilmesinin sağlanmış olduğudur.

Teknik şartname çalışmalarının 15 Ocak 1998 tarihine kadar bitirilmesinin hedef olarak alındığını; proje ihaleye çıkarıldıktan sonra, alınan teklifler değerlendirilip ilgili makamlara sunulduktan sonra, Boğazlardaki gemi trafik kontrolü projesinin kontratının da 1998 Nisan sonuna kadar imzalanmış olacağını; sonuç olarak da, projenin faaliyete 1999 senesinin -demin de ifade ettiğim gibi, Mayıs 1999 tarihi demiştim- ilk yarısında geçmesinin planlandığını -bu ne; hâlâ bitmesini planladığımız bir radar sisteminin 1999'un mayıs ayında bitirileceğinin planlandığını konuşuyoruz- kısaca, projeyle ilgili çalışmalarının özetinin bu olduğunu; bu projede, Müsteşarlığın Muhabere ve Elektronik Dairesi Başkanlığı başta olmak üzere, ilgili diğer kuruluşlar ile Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğünden Genel Müdür Yardımcısı ve Yönetim Kurulu Üyesi emekli Tümamiral Varol Atalay başta olmak üzere, mesleklerinde ihtisaslaşmış pek çok personelin çalıştığını ifade ediyor ve "bu projede sorumlu çalışanlar olarak, lütfen, benim ve emekli Tümamiral Varol Atalay'ın özgeçmişlerine bir bakın" diyor Sayın Amiral. Kendisi de bir emekli tümamiral, Varol Atalay da bir emekli tümamiral ve hem de bunlar, mühendis kişiler ve bu işin teknokratı durumunda olan insanlar.

Yani, burada, bu mektubunda, Paşamız, bu kariyerdeki, bu donanımdaki kişilerin, bedava sayılabilecek şekilde ürettikleri hizmeti bir anda kesip, bir anda durdurup, yok sayıp, Sayın Mesut Yılmaz'ın talimatıyla, trilyonlarca liraya İTÜV/SAM'a ihale edilmeksizin verilmesini ve Turbo Ofiste bu işi yürüten kişilerin meslekî kariyerlerini ve kendi, yani, müsteşarlığımız personelinin meslekî kariyerini, üzülerek mukayese ediyor zannediyorum.

Ayrıca, bu mektupta, açıkça anlaşılacağı üzere, Paşamızın düşünceleri ile benim yıllardır bu kürsüden dile getirdiğim tespitler tam bir uyum içerisindedir. Yani, uzman olan otoriterler ile kendi Parti Grubumuz adına yaptığım konuşmalarda bizim bakış açımızın, bizim penceremizin tam bir örtüşme halinde olduğunu anlatmaya çalışıyorum.

Sayın milletvekilleri, Emekli Tümamiral Varol Atalay'ın da, bağlı kuruluş olan Kıyı Emniyeti Genel Müdür Yardımcılığı ve Yönetim Kurulu üyeliği görevlerinden -aynen müsteşar ve biraz evvel verdiğim müsteşar ve müsteşar yardımcısı gibi- Devlet Bakanı -o zaman Doğru Yol Partisindeki, şimdi Anavatan Partisindeki- Sayın Burhan Kara zamanında, o dönemde ayrılmış olduklarını, ilginç bir tesadüfle öğrenmiş bulunuyorum.

Hayret bir şey!..

BAŞKAN - Sayın Dağcıoğlu, tam tersi... Sayın Burhan Kara'yla ilgili, biliyorum, bir dil sürçmesi olmuştur. Yanlış olmasın diye...

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Devamla) - Nasıl Sayın Başkan?.. Yani, süremi kullanmıyorsanız, sormak istiyorum...

BAŞKAN - Hayır, hayır... Ben, o sürenizi veririm de, Sayın Burhan Kara'yla ilgili "Doğru Yol Partisinden Anavatan Partisine" dediniz. Şimdi ben...

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Devamla) - Yani, bu sırada, anladım ben, takdim tehir...

BAŞKAN - Hayır, ben hatırlatmazsam, biraz sonra nasılsa söz isteyeceksiniz . Onun için söyledim.

Buyurunuz.

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Devamla) - Söz isteyecek ve düzeltecek; haklısınız, doğru söylüyorsunuz. Yani, o zamanlar kendisiyle ilgili gensoru önergesi veren partiye bugün intikal etmiş olan bir bakandan bahsettiğim anlaşılmıştır zannediyorum. Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Önemli olan, Sayın Burhan Kara'nın zamanında, sapır sapır, hayret edilecek bir şey, hazan yaprağı misali, ülkemizde bu alanda otorite olan birçok üst düzey teknokratın, süratle ve teker teker görevinden ayrıldıklarını görüyoruz.

Sayın milletvekilleri, işte, bu mektuptan sonra, Türk Ordusunun kalitesi ve ülke sorunlarına karşı duyarlılığına, bende var olan derin muhabbet ve saygının katlanarak arttığını ifade etmek istiyorum; çünkü, Allah'a şükür, hiç değilse, ülkemizde, yaptığı işi, dersini çalışarak yapan bir müessesenin varlığını görüyoruz hep birlikte.

Evet Sayın milletvekilleri, konuşmamın omurgasına bu mektubu kasten oturttum.

Şimdi soruyorum; zamanın Başbakanı Sayın Mesut Yılmaz'a ve Sayın Bakana soruyorum, şimdiki Bakanımıza da soruyorum: Daha önce de iki kez gündeme getirdiğim gibi, Sayın Yılmaz, Başbakan olarak yasaları, hukuku, uluslararası ilişkileri, mutlaka, benden daha iyi biliyor; ihtisasa, uzmanlığa, ülkemizin çıkarlarına benden daha duyarlı olması ve böyle bir yaklaşım sergilemesi gerekirken, neden böyle davranmamış ve sayın amirallerimizin değindiği yanlışlıklara düşülmüştür, bir türlü anlayamıyorum.

Etüt-proje neden Müsteşarlıktan alınmıştır ve neden ihale edilmeksizin İTÜV/SAM'a verilmiştir?

Devlet kasasından ne kadar para çıkmıştır? Sayın Bakan, şimdi, size de soruyorum, sadece o zamanki bakanlara ve başbakanlara değil. Devlet kesesinden ne kadar para çıkmıştır, bu para niçin çıkmıştır ve hangi fasıldan ödenmiştir? Bunun da altının çizilmesi gerekiyor.

Neden ihaleye çıkılmamış, ihtisasa, uzmanlığa riayet edilmemiştir?

Bugün itibariyle, otuz aylık gecikmenin hesabını da kim verecektir?

Ülke çıkarları gözetilmeden yapılan manipülasyonların hukukta bir karşılığı yok mudur acaba?

Adalet, hukuk, yasalar, sorumluluk, devletin devamlılık ilkesi şayet uygulanmıyorsa, bunlar ne anlama gelir? Görevi ihmal, savsaklama, devletin çıkarlarının korunması, haksızlığın, yasadışılığın üzerine gidilmemesi suça iştirak anlamına gelmez mi Sayın Bakan? Sayın Bakana bu soruları soruyor ve cevaplarını bekliyorum.

Değerli arkadaşlar, konuşmamın bütününden onlarca soru sorabilirsiniz, onlarca soru çıkarabilirsiniz; ama, sorudan öte, ne sonuç alındığı çok daha önemlidir diye düşünüyorum.

Evet, yasa yapma ve denetim gücünü elinde tutan Parlamento neden kamuoyu nezdinde büyük itibar kaybına uğradı; siyaset kurumu neden zedelendi, yara aldı; milletimiz, siyasete de, siyasetçiye de neden çok soğuk duruyor diye kendi kendimizi hiç sorgulamayacak mıyız allahaşkına?! Gerçi, sonuçta, milletimiz, elbette, biz sorgulamasak da, sandıkta iyi ile kötüyü ayırıp, ona göre karar verecektir diye düşünüyorum; ama, kendileri kara, kapkara bir ruh haliyle tetikçilik yapmak suretiyle, sipariş alıp, aldıkları siparişleri sözde adreslere teslim ettiğini zannedenler, ak yüzlü, tayyip insanların üzerinde bir nokta dahi olumsuz işaret koyabilir mi? Bu yaklaşım, milletimizin ortak kolektif aklına, milletin sağduyusuna büyük bir haksızlık değil midir allahaşkına?!

Evet, arkadaşlar "keser döner, sap döner" diye bir sözümüz var ya... Bir gün gelir, hesap döner. Bumerang gibi, iftira silahı, gelip, iftira atanları vuracaktır mutlaka ve milletimiz, kararan gecelerin sabahının yakın olduğunun şuurunda, ak bir sabahla uyanacaktır. Bu, aziz milletimizin, analarının ak sütü gibi haklarıdır; çünkü, bu, aynı zamanda, halkın da iktidarının adıdır ve adı olacaktır halk iktidarının.

Şimdi, sırası gelmişken tekrar soruyor ve sorularıma, bir dizi soruma cevap arıyorum: Sayın Yılmaz, 28 Şubatın hemen sonrasında, konuyla ilgili uygulamalarınız, görevlendirmeleriniz, hukukun dışına çıkma konusunda gösterdiğiniz cesaretiniz ve slalom kabiliyetiniz, bugün demokrasi konusunda, hukuk devleti konusunda takiyye yaptığınız anlamına geliyor diye yorumlayanlar haksız mı sayılırlar diye soruyorum.

Güçlü olanın haklı olmadığı, haklı olanın güçlü olduğu bir Türkiye özlemimiz olmalı ve uygulamalarımızla buna hizmet etmiş olmamız gerekmez mi?

Şimdi, 312'ler konuşuluyor, birtakım demokratikleşme ve insan hakları ve özgürlüklerle ilgili maddeler ve uyum komisyonlarının çalışmaları konuşuluyor. O zamanki gösterdiğiniz slalom kabiliyetlerini burada da ibretle izleyeceğiz.

Sayın Bakanım, size gelince: Bugüne kadar, Yüce Meclisin çatısı altında, demokrasinin mabedi olan bu kutsal çatı altında, müsteşarlık ve denizcilik sektörüne ilişkin birçok soru sordum. Sayın Bakanım, bu konu zatıâlinizle ilgilidir. Bu kutsal çatı altında, müsteşarlık ve denizcilik sektörüne ilişkin birçok soru sordum, müspet, yapıcı eleştirilerde bulundum ve uygulanabileceğini gördüğüm birtakım öneriler sundum. Şimdi, bu yüzde 6,5'luklar, yüzde 15'lik paylar, GTYBS'yle ilgili meseleler, Marmara Denizini de hinterlandına alması gerektiği radar kontrolünün meseleleriyle ilgili -sağ olun, sizin de bizim görüşlerimize itibar ettiğinizi gördüğüm- birçok çalışmalarımız oldu. Meclis tutanaklarından bunların temin edilmiş, üzerinde çalışılmış ve bu sorularımızla ilgili, bize de bugüne kadar birtakım bilgiler verilmiş olmalıydı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen sonuçlandırınız.

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Devamla) - Sonuçlandırıyorum, teşekkür ediyorum.

Kaldı ki, bütün bunların Meclis kürsüsünden açıklanmasını ve sadece şahsıma değil, tüm kamuoyunun bilgisine sunulmasını isterdim. Zatıâlinize teşekkür ediyorum, Ergün Dağcıoğlu'na münhasır bir brifing verilmesini Müsteşarlığa tembih etmişsiniz, bu nezaketinizi takdirle karşılıyorum; ama, benim buradan sorduğum sorular, kamuoyu nezdinde bilgilenilmesi açısından, buradan yazılı ve sözlü olarak cevaplandırılması gerekir kanaatimi de ifade etmek istiyorum.

Sayın Bakanım, gerek TRT'nin 2 inci kanalında sizinle yapılan programı izlediğimde, zaman zaman da yazılı basında yer alan açıklamalarınızda, projenin yatırım tutarlarına ilişkin olarak yaptığınız açıklamalar, maalesef, yanlış bilgilendirmelerden kaynaklanıyor olacak ki "100 000 000 dolar, 200 000 000 dolarlık bir projeyi 23 000 000 dolara indirdik, toplam 30 000 000 dolara mal ettik" gibi ifadelerin gerçekçi olmayan beyanlar olduğu, Paşamızın açıklamalarından da anlaşılmaktadır, ben de bunu müteaddit kere dile getirdim. Neden; çünkü, 23 000 000 dolar, Marmara Denizini de içine kattığınızda tahminî 30 000 000 dolar dediğiniz o maliyet, bir hesaba dayanmamakta; çünkü, Müsteşarlık, 10.8.1993 tarihinde, 491 sayılı Kararnameyle kurulmuş, bu tarihten itibaren, Türkiye Denizcilik İşletmelerininki dahil -çünkü, onlar mini bir çalışma yapmış- sizin sözünü ettiğiniz bir yatırım tablosu tutarını ortaya koyan bir proje, maalesef, yok. Varsa, lütfen, çıkarın, bilgilendirin. 54 üncü cumhuriyet hükümeti döneminde başlatılan ve sonuç aşamasına getirilen çalışmalar vardır, ortada hiçbir rakam yoktur. Altını çiziyorum; bugüne kadar hiçbir rakam yoktur, bu konuda, sizin televizyonlarda verdiğiniz şekilde.

Dolayısıyla, bu vesileyle, bu bilgileri düzeltmek istiyor, Sayın Bakanımızın, konuşmamdaki sorularıma, hiç değilse bundan sonra bir cevap vermesi umudumu yineliyor; bu kanunun hayırlara vesile olması dileğiyle, hepinize saygılar sunuyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkürler Sayın Dağcıoğlu.

Doğru Yol Partisi Grubu adına, Hatay Milletvekili Sayın Mehmet Dönen.

Bu arada, bir kez daha geçmiş olsun diyoruz, sağlığınıza kavuşmanızdan duyduğumuz memnuniyeti yineliyoruz.

Buyurun Sayın Dönen. (DYP sıralarından alkışlar)

DYP GRUBU ADINA MEHMET DÖNEN (Hatay) - Sağ olun Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; öncelikle, geçirdiğim kazadan sonra çok yakın ilgilerini esirgemeyen başta Sayın Meclis Başkanımız ve milletvekillerimize şükranlarımı sunuyorum.

Değerli arkadaşlarım, bugün, burada, daha önce çıkarılmış kanun gücünde kararnameyle kurulmuş olan Denizcilik Müsteşarlığının yasalaşmasına ilişkin kanun tasarısını görüşüyoruz ve elbette ki, biz de, bu kanuna tasarısına muhalif değiliz; ancak, değişen koşullarda, artık, böyle bir teşkilatın denizcilik sektörünün sorunlarını çözemeyeceği gibi bir de kaygımız var.

Hepimizin bildiği gibi, denizcilik sektörü, gerçekten çok önemli bir sektör. Dünyada, özellikle sanayi devriminden sonra, dünyaya hâkim olmak isteyen ülkelere baktığınızda, okyanusa hâkim olan, yani, denizlere hâkim olan ülkeler dünya hakimiyetini çok büyük ölçüde elinde tutmuşlar; ancak, geldiğimiz dönemde, okyanusları değil, artık uzayı elinde tutan ülkeler, dünya hakimiyetini sağlayan ülkeler olacaktır.

Bunu demekle, denizciliği ihmal edelim demiyorum. Elbette ki denizcilik sektörümüze gereken önemi verelim; ama, şimdiden, uzay teknolojilerini kullanan bir ulus olmanın da gururunu yaşayacak önlemleri alalım diye bunu söylüyorum.

Değerli arkadaşlarım, ülkemiz üç bir yanı denizlerle çevrili olan, 8 333 kilometre denizlere sınırı olan bir coğrafi konuma sahip. Böyle bir ülkenin, gerçekten, denizcilik alanında çok önemli aşamalar kaydetmesi gerekirdi. Denilebilir ki, bugüne kadar belirli oranda, belirli aşamalar kaydedildi; cumhuriyet kurulduğunda, denizcilik sektöründe, hiç böyle bir gücümüz yokken, bugün belirli bir güce sahip olduk; ama, sahip olduğumuz güç, bulunduğumuz coğrafya ve konumumuzla dengeli bir güç değil. Bunu belirtmek istiyorum.

Değerli arkadaşlarım, tabiî, dünya denizcilik sektörü 870 000 000 dwt'luk bir kapasiteye sahip. Bununla, aşağı yukarı, dünyada yapılan deniz taşımacılığı da 5,7 milyar ton civarında. Bundan elde edilen gelir de, aşağı yukarı, 300 milyar dolar. Burada Türkiye'nin aldığı pay; ancak, yüzde 1,2 gibi gerçekten bulunduğu konuma uygun olmayan bir kapasite. İşte, biz, Denizcilik Müsteşarlığını kararnameyle kurarken ve o zaman Deniz Ticaret Odasının bize taleplerini ilettiği dönemlerde bu kararname çıkarken, denizcilik sektörünün sorunlarının çözülmesini amaçlamıştık. Yani, Türkiye'deki denizcilik sektörümüzün çok önemli sorunları var, bunları bir müsteşarlık kanalıyla çözmeyi amaçlamıştık; ama, o günden bu yana, özellikle 1998'den bu yana -altını çiziyorum- denizcilik sektöründe çok ciddî sorunlar yaşanmakta, çok ciddî gerilemeler yaşanmaktadır. O zaman kararnameyle kurulan bu Müsteşarlık, denizcilik sektörünün sorunlarını çözmede önemli katkıda bulunmamıştır. Oturup, bunu hep birlikte, tekrar düşünmek zorundayız. Yani, bugün denizcilikten sorumlu Devlet Bakanımızın, oturup, tekrar, denizcilik sektörünün sorunlarını bütün boyutlarıyla ele alıp, bunların çözümü için gerekli yeni yapılanmaları bizim önümüze getirmesi gerekirdi. Ha diyebilirsiniz ki "yahu siz bunu zaten bundan altı yıl önce kararname olarak çıkardınız, biz de bunu şimdi yasalaştırıyoruz; yaptığımız şey bu" diyebilirsiniz; ama, altı yıldan bu yana değişen koşulları değerlendirip, bunun yeniden yapılanmasını artık gündeme getirmemiz gerekirdi.

Şunu, hep birlikte, çok iyi anlamamız lazım: Biz, bir sektörde sorun olduğu zaman, o sektörle ilgili bir genel müdürlük veya o sektörle ilgili bir müsteşarlık veya o sektörle ilgili bir bakanlık kurar ve tabelasını taktığımız zaman sorunlar çözülür diye bakmaya alıştık. Artık, bu alışkanlıkları terk etmemiz gerekir ve bürokratik kanallarla bu sorunların çözülmediğini, bu geçtiğimiz süreç içerisinde çok iyi anladık ve gördük. Artık, denizcilik sektörümüzün geleceğiyle ilgili stratejileri, oturup ciddî anlamda, Deniz Ticaret Odalarının da içinde olduğu, üniversitelerimizin de içinde olduğu bir yeni yapılanma içerisinde tartışmamız ve çözmemiz gerekir. Aksi takdirde, bu müsteşarlıkları kurarız, çok iyi niyetlerle kurarız; ama, kurduğumuz bu müsteşarlıklar, bir hantal devlet kurum yapılanmasının ötesine geçemez değerli arkadaşlarım.

Şimdi, dünyada, tabiî, denizcilik sektöründe gerçekten önemli adımlar atmış ülkeler var. Bunlardan birisi, bizim nüfusumuzun yedide 1'i kadar olan Yunanistan'dır ve Yunanistan, gerçekten, dünya gemicilik sektöründen, yani, 780 000 000 dwt'luk kapasiteden çok büyük oranda pay almaktadır. Bugün, Yunanistan'ın dünya denizcilik ticareti içerisindeki, taşımacılığı içerisindeki payı, aşağı yukarı, yüzde 20'lerde. Yani, buralardan, 60 milyar dolarlara yaklaşan gelir elde etmektedir. Biz ise, hâlâ, 3-4 milyar dolarlarda geziyoruz. Bununla da kalmıyoruz, aslında, denizcilik sektörüne gereken önemi veremiyoruz.

Şimdi, özellikle, denizcilik sektörüyle ilgili olan Deniz Ticaret Odalarına sorduğumuzda, daha önce müsteşarlık isteyen, bakanlık isteyen bu sivil toplum örgütleriyle şimdi konuştuğumuzda şöyle diyorlar: "Aman!.. Artık böyle yapılanmalara bizim ihtiyacımız yoktur. Biz, çok şeyler beklemiştik bu yapılanmalardan; ama, sorunlarımız gittikçe derinleşti, çözülmedi; çünkü, çözülemez, böyle bir bakanlıkla, böyle bir müsteşarlıkla bu sorunlar çözülemez."

Nedir bizim Denizcilik Müsteşarlığını kurmaktan amacımız; özellikle, dünya denizcilik sektöründen daha fazla pay almayı sağlamaktır; yoksa, süs olsun diye, tabela olsun diye bu müsteşarlıkları kurmadık.

Değerli arkadaşlarım, denizcilik sektörünün birçok boyutu var. Yani, yük taşımacılığı boyutu var, turizm boyutu var, limanlar boyutu var. Baktığımızda, bu Müsteşarlığımızın görevleri arasında bunların hiçbiri yoktur. Eğer, denizcilik sektörünü geliştirecekseniz, limanlarınızı geliştirmek zorundasınız; denizcilik sektörünüzü geliştirecekseniz, deniz filolarını evrensel boyutlarda, yani, dünyanın yaptığı standartlarda yapmak zorundasınız; yasalarınızı, yasal düzenlemelerinizi, artık, global boyutta, evrensel boyutta, uluslararası boyutta yeniden düzenlemek zorundasınız. Tüm bunları yapacak olan bir teşkilatlanma kurulsa, elbette ki, bunun Türkiye'ye de faydası olur; ama, limanlarımıza bakıyorsunuz, Ulaştırma Bakanlığımıza bağlı ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı olan aşağı yukarı 310 000 000 ton, elleçleme dediğimiz, yani, indirme ve bindirme kapasitesi olan limanlarımızın, bugün, yüzde 50 kapasiteyle kullanıldığını görüyoruz.

Niye yüzde 50 kapasiteyle kullanıldığına baktığımızda, bu limanlar gerçekten devletin elinde çok hantal bir anlayışla yönetilmektedir. Bu hantal anlayışla yönetilen limanların, kapasitelerini daha fazla artırmaları mümkün değil. Bunların daha esnek bir anlayışla ve hızla özelleştirilerek, yeniden Türkiye'nin denizcilik sektörüne kazandırılması gerekir. Birçok limanımız şu anda atıl ve gemi uğramayan limanlar durumundadır, küçük iskelelerde insanlar boşaltma ve yükleme işlemlerini yapmaktadır. Onun için, alınacak tedbirler, çok önemli tedbirler; yani, limanlarımızı yeniden yapılandıran, esnek bir yönetim anlayışına kavuşturan bir düzenlemeyi yapmak, elbette ki bu bakanlığımızın, bu Müsteşarlığımızın görevleri çerçevesinde değil. Bir başka boyutta, özellikle turizmde... Kirlenmenin, deniz kirlenmesinin özellikle turizm açısından çok önemli etkileri var. Şimdi, denizlerin kirlenmesini önlemek, bırakın bir bakanlığın boyutlarını, bir ülkenin boyutlarının ötesine geçmekte, artık, ulusal bir anlayışla, o denize kıyısı olan, olmayan bütün ülkelerle bir araya gelerek ancak o denizin kirliliğini önleyebiliyorsunuz. İşte, bunun için de, Çevre Bakanlığı görevleri çerçevesinde olan bu anlayışın, daha sivil bir anlayışa dönüşmesi gerekir, hatta, Çevre Bakanlığının ötesinde bir anlayışla ele alınması gerekir. Şimdi biz, denizcilik bakanlığını kuruyoruz. Bunlarla uzaktan yakından ilgilenmesi, bunların onun görev alanları içerisine girmesi mümkün değil.

Yurtiçi taşımacılığa bakıyoruz. Bizim gemilerimiz yurtiçi taşımacılığının ancak yüzde 30'unu yapabilmekte, geri kalan çok büyük oranda bir kısmını da yabancı gemiler yapmakta.

Şimdi, denizcilerimizin, denizcilik sektörünün, denizcilikle ilgilenen sektörün bir isteği var; diyorlar ki: "Demir-çelik fabrikaları gibi, TÜPRAŞ gibi dışarıdan büyük miktarda gaz, petrol ve hammadde alan kamu kuruluşlarımız bizlerle uzun vadeli sözleşmeler yapsınlar -ki, bunların dışarıdan yaptıkları, başka ülkelerin gemileriyle yaptıkları taşımacılığa 2 500 000 000 dolar para veriliyor- eğer bunları kendi gemimizle taşıyabilirsek, kendi gemilerimizle taşımaya başlarsak bu 2 500 000 000 dolar bize kalır, Türk denizcilik sektörüne kalır ve bununla da sorunlarımızı bir ölçüde çözeriz" diyorlar. Bir ölçüde haklılar; ama, burada bu kamu kurumlarının da, elbette ki, piyasa koşullarına göre ucuz bulduğu yerlerden taşımacılık yaptırması gerekir. O da kendi boyutunu gündeme getirir; ama, bizim, hükümet olarak, bu ülkeyi idare edenler olarak, bunların arasına girerek burada bir mutabakatı sağlamamız gerekir. Burada, uzun dönemli bir anlaşmayı ve taşımacılık anlaşmasını, bizim kendi sektörümüzle daha esnek bir biçimde yapabileceğimiz, çok açık olarak ortadadır. Bunu yapabiliriz; yeter ki, hükümetimiz, bu alanda gerekli iradeyi göstersin. Yani, para pul istemiyor insanlar "biz yapalım, biz taşıyalım" diyor; ama, bunun karşısındaki, bu taşımacılığı yaptıran sektörlerin de birtakım itirazları var; onları da bir arada ele alarak gideren yeni bir anlayışla bunu yapabiliriz.

Bakın, Avrupa'da ve başka ülkelerde liman yapmak isteyen özel teşebbüs, gidip, taşımacılık yapan, gemisi olan sektörlerle uzun vadeli anlaşmalar yapıyor "eğer benim limanıma şu kadar yıl gelecekseniz, ben bu limanı yapacağım" diyor. Böyle anlaşmalar yapılan bir dünyada, siz, 5 000 000-10 000 000 doların hesabını yaptığınız bir dönemde, bunları, oturup, bir araya getirip ve ciddî anlamda uzlaşma noktalarını bulamamanız mümkün değildir.

Özellikle, bizim, denizcilik sektöründe taşımacılık yapan gemilerimizin yaş ortalaması 20 yılın üstündedir değerli arkadaşlarım. Şimdi günümüzde, artık, taşımacılık yaptıran ülkeler ve sektörler özellikle yaşlı gemilere yük vermemektedirler. Neden; çevre bilincinin uyandığı bu dönemlerde, çevre kirliliği yapan yaşlı gemilere yük vermemektedirler. İşte bu da, bizim, dünyadaki rekabetimizi çok ciddî ölçüde engellemektedir. Ne yapmamız gerekir; denizcilik sektöründeki gemilerimizin yaşlarını hızla gençleştirmemiz gerekir. Bunun için, kendi tersanelerimizi çalışır hale getirmemiz ve bunun da işsizlik üzerinde yapacağı etkileri de düşünmemiz gerekir.

Şimdi, Türkiye'de hükümetimizin koordine edemediğinden kaynaklanan çok ciddî atıl kapasiteler var tersanelerimizde. Dünya tersaneleri, 2006 yılına kadar hiç sipariş almazken -yani, siparişlerini doldurmuşlar- yeni gemi siparişi almazken, biz, yüzde 50 gibi bir kapasiteyle ancak çalışabiliyoruz. Neden; çünkü, dünyada bu tersaneleri bulunduran ülkeler, özellikle finansman kaynaklarını da ciddî anlamda sağlıyorlar. Şu anda, Türk gemicilik sektörü, yurtdışına, 1 milyon ton kapasiteye yakın, 1 milyar dolara yakın bir sipariş vermiş durumda; çünkü, dışarıdan kredi alarak, yine, o kredileri aldıkları ülkede bu gemileri yaptırmak durumunda kalmışlar.

Değerli arkadaşlarım, bu çok önemli sektörün daha birçok sorunu var. Bu sorunları çözebilmek, böyle bir Müsteşarlıkla olamaz. Bu Müsteşarlığın kuruluşuna iyi baktığımızda, bizim, kararnameyle çıkardığımızdan daha da büyük hale getirilmiş; yani, Araştırma ve Planlama Kurulu kurulmuş, teftiş kurulları kurulmuş ve bir bakanlık teşkilatlanması gibi çok büyük bir yeni kurumlaşma oluşturulmuş.

Değerli arkadaşlarım, böyle bir kurumun teftişini Başbakanlık Teftiş Kurulu yapamaz mı; yapar. Peki, araştırma geliştirme yaptıracaksınız; APK kurulları var. İçimizde bakanlık yapmış birçok insan var. Allahaşkına, şöyle bir düşünelim; buralar ne olarak kullanılır; buralar sürgün yeri olarak kullanılır; çünkü, siz, zaten, araştırma ve planlama yapacak kapasitede bilim adamını orada istihdam edemezsiniz, o maaşı veremezsiniz devlet memuru olarak. O zaman, işte buralarda devreye girmesi gereken yeni anlayış, hizmet satın alma anlayışıdır. Üniversitelerimizden, bu konuda bilgi üreten üniversitelerimizden destek almak ve bunlarla birlikte sektörün üst kurumlarını bir araya getirerek, buralarda bu araştırma ve geliştirme faaliyetlerini sürdürmek durumundasınız; yani, sektörün resmini çekecekseniz, buna ileriye dönük yeni know-how'lar getirecekseniz veya ne yapacaksanız, bunu, artık, bilim yuvaları ve sivil toplum örgütlerinin üst kuruluşlarıyla yapmak durumundasınız. Yani, bürokraside bunları yapamazsınız.

Teftiş kurullarıyla neyi teftiş ettireceksiniz?! Şimdi, teftiş kurullarına -yine söylüyorum- Türkiye'de teftiş kurullarına bakan izin -çünkü, bakan adına teftiş yapar- verirken, zaten, o izni, belirli bir mahdut konu için verir, hangi amaca yönelikse o amaca yönelik verir. Teftiş kurulları -şimdi ben görüyorum, bakıyorum- işten adam atmak için kullanılan kurumlar haline getirildi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET DÖNEN (Devamla) - Bitiriyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Buyurunuz; sonuçlandırınız lütfen.

MEHMET DÖNEN (Devamla) - Allahaşkına, bu tür kuruluşlarla devleti daha büyüterek... Gerçekten, bu milletten aldığımız vergileri daha verimli kullanmamız gereken bir dönemde olduğumuzu düşünerek, bu tür örgütlenmelerden uzaklaşmak durumunda olduğumuzu düşünüyor, hepinize saygılar sunuyorum. (DYP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Çok teşekkürler Sayın Dönen.

Saadet Partisi Grubu adına, Elazığ Milletvekili Ahmet Cemil Tunç.

Buyurunuz Sayın Tunç. (SP sıralarından alkışlar)

SP GRUBU ADINA AHMET CEMİL TUNÇ (Elazığ)- Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Devlet Memurları Kanunu, Harcırah Kanunu ile Genel Kadro ve Usulü Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı üzerinde Saadet Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, hepinize saygılarımı sunuyorum.

Türkiye, hızlı bir nüfus artışı ve buna bağlı olarak millî hâsılada bir eksilme sürecini yaşıyor. Bu durum, hemen hemen tüm ekonomik meseleler üzerinde bir baskı oluşturmaktadır. Enflasyon kronik bir hal almış, bir türlü düşürülemiyor; gelir dağılımındaki adaletsizlik gittikçe bozuluyor; sektörel ve yöresel adaletsizliklerin önüne geçilemiyor; gayri safî millî hâsıla bir türlü artırılamıyor; üretim yapılamıyor, yatırım yapılamıyor, işsizlik artıyor, işten çıkarmalar yaşanıyor, işyerleri kapanıyor, şirketler faaliyetlerini durdurmak zorunda kalıyorlar; tarım alanındaki sıkıntılar alabildiğine her gün artıyor; fabrikalar kapanıyor veya düşük kapasiteyle çalışıyor; sağlık sorunlarını tamamen ortadan kaldıramıyoruz, eğitim meselelerini ortadan kaldıramıyoruz. Özet olarak; Türkiye, kent ve köy arasında, sanayi toplumunun ara kesitinde bir yerde bulunuyor.

Halbuki, gelişen dünya, bilgi çağının gereklerini bütün özellikleriyle yaşamaya çalışıyor. Türkiye de bunu yakalayabilir; çünkü, genç bir nüfusumuz var; tarım potansiyelimizi iyi değerlendirebiliriz; doğal kaynaklar bakımından Türkiye yeterli bir durumda; önümüzdeki coğrafî ve siyasî konumumuzdan kaynaklanan fırsatları değerlendirebiliriz. İşte bu fırsatlardan biri de denizciliğimizdir.

Esasen "yeni dünya düzeni", "globalizm" gibi tabirlerden maksat, dünyadaki ekonomik kaynakların ve ekonomik hâsılanın nasıl paylaşılacağı hadisesidir. Ülkeler, bir yandan, pazar ekonomisinin öngördüğü globalleşmeye ayak uydurabilmek için sektörlerini güçlendirmeye çalışırken, bir yandan da, bazen açık bazen de gizli olarak, güce dayanan korumacılık politikalarını da uygulamaktadırlar. Bizim için de makul olan, bu durum karşısında, bütün imkânlarımızı kullanmak, bu imkânlara da yeni boyutlar kazandırmaktır. İşte, denizcilik, Türkiye için, böylesine çok önemli bir yere sahip bir hizmet sektörüdür; çünkü, denizcilik, uluslararası bir faaliyet olarak, dünyada en fazla libere olmuş, en fazla potansiyele sahip bir sektördür. Kaldı ki, dünya ticaretinde ithalat ve ihracattın çok büyük bir kısmı denizyollarıyla yapılmaktadır. Türkiye, aynı zamanda transit yollar üzerinde bulunduğu için, gerek Ortadoğu ve gerekse Ortaasya için büyük bir potansiyeli harekete geçirmek zorundadır. Dolayısıyla, Denizcilik Müsteşarlığının, bu ekonomik potansiyeli harekete geçirmesi, Türk ekonomisine olan katkılarını artırması gerekiyor.

Nüfusu 65 milyon, içborcu 100 katrilyon, dışborcu 100 milyar doların üzerinde, işsizlik oranı yüzde 10'un üzerinde, kalkınma hızı eksi yüzde 11,2 olan ekonomimizin, artık, borçla yürüyemeyeceği ortadadır. Türkiye'nin aradığı kaynak da, elinin altındadır. Bu sektörde çalışanların ifadesine göre, bu kaynak da, denizcilik sektörüdür.

Türk deniz ticaret sektörü, desteklendiği ve geliştirildiği takdirde, emekyoğun yapısı münasebetiyle, istihdam alanları açabilir ve birçok sahada da, kaynak israf etmeden, Türkiye'ye kaynak yönlendirilmesini mümkün hale getirebilir.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; aslında, denizciliğimizin sorunları, keşke, kararnamede öngörülen, kararnamede düşünülen hususlarla giderilebilse. Türkiye, etrafı denizlerle çevrili bir ülkedir. Toplam sahil şeridi 8 333 kilometredir; ama, etrafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, yük ve yolcu taşımacılığının yüzde 95'inden fazlası karayoluyla yapılmaktadır. Halbuki, karayoluyla yük ve yolcu taşımacılığı hem riskli hem de pahalı bir taşımacılıktır. Karayoluna nazaran denizyolu taşımacılığı hem daha emniyetli hem de daha ekonomiktir.

Buna rağmen, gelişmemiş, ihmal edilmiş, yatırımdan yeterli payı alamamış ve bu sektör de, âdeta, akranlarının çok çok gerisinde kalmıştır. Hem denizyolu yolcu ve yük taşımacılığı hem de demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı, ne yazık ki aynı kaderi paylaşmaktadırlar. Halbuki, Türkiye gibi kaynaklarını son derece ekonomik kullanması gereken bir ülkenin ulaştırma politikası bu olmamalıydı. Demiryolları çok daha fazla ihmal edilmiş; 1950 yılından sonra demiryollarında kayda değer hiçbir yatırım, hiçbir iyileştirme, hiçbir gelişme kaydedilebilmiş değildir.

Globalleşen dünyada, büyük miktarlardaki yükleri en ekonomik olarak nakletmek, ancak denizyolu taşımacılığıyla mümkün olmaktadır. Dünya deniz ticaret filosunun tonajı 752 000 000 dwt'dur. Türkiye'nin bu filo içindeki payı, sadece yüzde 1'dir. Halbuki, Panama 155 000 000 dwt'la bu payın yüzde 20'sini, Liberya 83 000 000 dwt'la yüzde 11'ini, komşumuz Yunanistan 41 552 000 dwt'la bu payın yüzde 6'sını alabilmektedir. Ancak, Türkiye, 9 907 000 dwt'la bu sektörde 17 nci sıradadır ve payı da yüzde 1'dir. Kaldı ki, komşumuz Yunanistan, 41 552 000 dwt'a ek olarak 15 000 000 dwt kapasiteli 220 adet gemi siparişi vermiştir; Yunanistan'ın bu gemilerinin de filoya katılmasıyla, taşımacılıktaki payı 56 000 000 dwt'a ulaşmış olacaktır. Bu rakamlar, bir yerde, bizim denizcilikte ne oranda geri kaldığımızı gösteriyor.

Bunun için, konuşmamın başında, keşke denizciliğimizin sorunları bu kararnameyle çözülebilse demiştim. Aslında, denizcilikten sorumlu Sayın Bakan, zaten hiçbir şeye yetmeyen bütçeye önemli ölçüde yük getirecek olan denizcilikte de bu gelişmeyi hedefleyen bir tasarı yerine, denizcilik bakanlığının kurulmasıyla ilgili kuruluş kanunuyla Yüce Meclisin huzuruna gelmeliydi diye düşünüyorum. Denizcilik sektörü, ancak bu takdirde yeni bir anlayış, yeni bir bakış, yeni bir yapılanma içine girer ve denizcilik hizmetlerinde, Türkiye, ancak o zaman potansiyelini kullanma imkânına sahip olabilirdi. 50 nci hükümetin programında "denizcilik bakanlığı mutlaka kurulmalıdır" cümlesi yer almıştır. Denizcilik bakanlığının kurulması, ilk defa 50 nci hükümet döneminde gündeme gelmiştir. Aslında, her hükümetin görevi, ülke kaynaklarını ve potansiyelini en verimli şekilde kullanmaktır. Türkiye'de konumu gereği eşsiz bir kaynak olan denizciliğimizi geliştirmeyi, bu sektörden elde ettiğimiz kazancı artırmayı bir görev olarak kabul etmek zorundayız. Aslında, denizciliği ekonominin temel taşlarından biri olarak görmek gerekiyor; halkımızın mutluluğunun inşa edileceği ana sütunlardan birini denizcilik sektörünün oluşturması gerekiyor. Dışticaret açığının gittikçe büyüdüğü, döviz gelirlerinin azaldığı bir dönemde, denizcilik sektöründe yapılacak atılımlarla döviz gelirlerimizi artırabiliriz. Denizciliğimizin geliştirilebilmesi için, rekabet gücünün artırılması gerekir. Bunun için, deniz ticaret filomuzun en son teknolojiyle donatılması, enerji tasarrufunun temin edilmesi, çevreyi kirletmeden, temiz denizlerde ticaret yapmayı temin etmesi gerekir.

Denizciliğimizin, gelişmeyi sağlamaya çalışırken, hedef koyması gerekiyor: Mesela, uluslararası taşımacılıkta, payını yüzde 1'den yüzde 6'lara nasıl çıkaracak; yine, uluslararası taşımacılıkta, yılda 8 milyar, 10 milyar dolar gelir getirmeyi nasıl temin edecek; bunların, hedef olarak konulması gerekir diye düşünüyorum. Bu sektörde, 100 000 kişiye istihdam alanı açabilmek için neler yapmak lazım; bütün bunların planlanması ve hedeflenmesi gerekiyor. Şu anda, Türkiye'ye, Türk ekonomisine, yeni bir ekonomik sektör, ekonomide lokomotif bir sektör gerekir. Bu sektör de, Türk denizciliği, Türk deniz ticareti olabilir diye düşünüyorum.

Türkiye'nin coğrafî durumu, Türk ekonomisinin dışa açılma ve dünya ekonomisiyle bütünleşmesi ile dışticaretimizin yapısı ve gelişme potansiyeli gibi hususlar dikkate alındığında, denizcilik sektörünün, ülkemizin ihmal edilmemesi gereken önemli sektörlerden biri olduğu ortaya çıkmakta, bu husus, artık, hemen hemen herkes tarafından da kabul görmektedir. Bunun içindir ki, 50 nci hükümet döneminde, ilgili sayın bakan, böyle bir hazırlık yapmıştı; denizcilik bakanlığının kurulması için bir kanun tasarısı hazırlamıştı. Bugün, bu hükümetin de, böyle bir çaba içinde olması gerekir. Neden denizcilik bakanlığı, niçin denizcilik bakanlığı?.. Hem yurtiçi hem yurtdışı yolcu ve yük taşımacılığı geliştirilmeli hem uluslararası taşımacılıktan payını almalı, hem de karayolları üzerindeki yoğunluğun azaltılarak, hem can kaybı hem de mal kaybı azaltılmalı.

Eşya taşımacılığının yüzde 92,6'sı karayoluyla yapılmaktadır. Yine, ihracatımızın yüzde 53,2'si, ithalatımızın da yüzde 35,2'si karayoluyla yapılmaktadır. Karayollarındaki bu yoğunluktan dolayı, çok sayıda kaza olmakta, büyük ölçüde can ve mal kaybına sebep olmaktadır. Sadece bir örnek vermekle yetinmek istiyorum: 1998 yılında, 446 025 adet trafik kazası meydana gelmiş, bu kazalarda 5 000 kişi ölmüş, 115 000 kişi de yaralanmıştır, bunların önemli bir kısmı da sakat kalmıştır. Türkiye'de, nüfusun yüzde 12'sinin özürlü olduğu söyleniyor. Bu sayının yüksek olmasında, trafik kazalarının payının olduğu da şüphe götürmez bir gerçektir.

Trafik kazaları nasıl olmasın; 1999 Haziran tarihi itibariyle, 505 128 adet kamyon, 125 000 otobüs, 136 000 minibüs, 228 000 kamyonet, 123 000 otomobil, 7 330 motosiklet, 3 458 cip, toplam 1 136 481 adet ticarî amaçlı -yolcu ve yük taşımalarında- araç kullanılmaktadır. Âdeta, her 60 kişiden 1 kişiye 1 ticarî araç düşmektedir.

Türkiye'deki kamyon ve TIR filosuna baktığımızda, OECD ülkelerinin toplamından çok daha fazladır. Türkiye, âdeta, yakında, bir kamyon hurdalığı haline gelebilir. Bunun başlıca sebebi de, deniz ve demiryollarının ihmal edilmesidir.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; denizcilikte, Türkiye'nin yapması gereken çok şey var, alması gereken çok da mesafe var. Dolayısıyla, bu tasarıyla Denizcilik Müsteşarlığının sorunları çözülemez. Aslında, şu anda bu kararnamede değişiklik yapmayı öngören bu değişikliğin, Anayasaya aykırı olduğunu da düşünüyorum. Anayasanın 91 inci maddesinde, kanun hükmündeki kararnamelerin ivedilikle ve öncelikle görüşüleceği ifade ediliyor. 1993 yılında kararname çıkarma yetkisiyle ilgili tasarı Mecliste görüşülmüş, kabul edilmiş, geçmiş; ancak, kararnameyle ilgili tasarı hâlâ Mecliste görüşülememiş; artı, şimdi biz, bu kararnamede yapılacak değişikliği Mecliste görüşüyoruz. Yani, almamız gereken çok mesafe var demek istiyorum.

Bir taraftan devleti küçültmeye çalışıyoruz, öbür taraftan, bu tasarı ve benzeri tasarılarla -sadece bu değil- devlet kadrolarını yeniden ihdas ediyoruz, fırsat buldukça devlet kadrolarını şişiriyoruz. Halbuki, bu hükümetin programında devletin küçültülmesi öngörülmüştü. Yapılan ise, bu hükümetin iktidarı süresince her alanda devleti büyütmek olmuştur. Zaten hükümetin belirgin özelliği, hükümet programına yazdıklarının aksini yapmak olmuştur. Yoksullukla mücadele edileceğini, bu hükümet, hükümet programına yazmış; ancak, bırakın yoksullukla mücadele etmeyi, emeğiyle, alınteriyle geçinen işçiyi de, memuru da, emekliyi de yoksullaştırmıştır; esnaf da, köylü de, çiftçi de, hali vakti yerinde olan, kimseye muhtaç olmadan geçinen insanlar da, ne yazık ki yoksullaşmışlardır. Hâlâ, sanayi tesislerinde, ekonomi tesislerinde çalışan binlerce insan işini kaybetmiştir. İşini kaybeden insan sayısının milyon civarında olduğu söyleniyor. Savaş yılları dahil, en büyük küçülmeyi, ne yazık ki, biz bu hükümet döneminde yaşıyoruz.

Bir de, hükümet, yolsuzlukla mücadeleyi programına almış; ancak, yolsuzlukla mücadele etmesi gerekirken, ne yazık ki, çeşitli ithamlarla, iddialarla karşı karşıya kalmış ve bunun neticesinde, çeşitli bakanlar makamlarını terk etmek durumunda kalmışlardır. Yani, hükümet kurulurken, hükümet ortakları, hükümet programına gerçekten çok güzel şeyler yazdılar; ancak, ne yazık ki, bu güzel şeyleri yapma imkânını ve fırsatını bulamadılar, yapamadılar.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; ülkemizin içerisinde bulunduğu ekonomik kriz, tüm şiddetiyle devam ediyor. Sayın Derviş, borç para bulmak için ayda bir Washington kapılarını çalmak zorunda kalıyor, IMF'le pazarlıklar yapılıyor. Borç para bulmak için vermedik taviz de, âdeta, bırakmadık. Endüstri Bölgeleri Kanunu, Şeker Kanunu, Tütün Kanunu; bütün bunlar, borç para bulmak için bizden istenen ve bizim de verdiğimiz tavizlerdir. Sonra, parayı da bedava bulmuyoruz, yüksek faizlerle borçlanıyoruz.

Türkiye böyle bir krizi yaşarken, yeni kadro taleplerine olumlu bakmak mümkün değildir. Kaldı ki, Denizcilik Müsteşarlığının kadro talepleri, Türkiye'nin uygulamakta olduğu istikrar programının da ruhuna uygun değildir. Türk ekonomisinin âdeta dibe vurduğu, malî yapının derin bir krize girdiği bu dönemde, yeni kadrolar ile yeni harcamalara Türkiye'nin tahammülü yoktur.

Kaldı ki, Denizcilik Müsteşarlığı, ihtiyaç duyduğu alanlarda, Türk denizciliğinin gelişmesi için üniversitelerimizle beraber çalışabilir, deniz ticaret odalarıyla birlikte çalışabilir. Bunun için, kadro ihdasına gerek de yok, ihtiyaç da yok diye düşünüyorum. Başbakanlık Teftiş Kurulu, daha verimli, daha etkin bir hale getirilerek, Müsteşarlık teftişini de yapabilir, sürdürebilir. Bunun için yeni müfettişlik kadrosunun ihdasına da ihtiyaç yok diye düşünüyorum.

Değerli arkadaşlarım, Denizcilik Müsteşarlığının, araştırma ve planlama hizmetlerini de, üniversitelerle işbirliği yapmak suretiyle sürdürmesi gerekir ve bunun da, yeni kadrolara ihtiyacı ortadan kaldıracağını düşünüyorum.

Dolayısıyla, bütün sahalarda hizmet satın alınmak suretiyle Müsteşarlığın çalışmalarını sürdürmesinin, hem daha ekonomik hem de daha doğru olduğu kanaatini taşıyor, bu vesileyle hepinize saygılar sunuyorum. (SP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkürler Sayın Tunç.

Şimdi, Anavatan Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Sayın Şamil Ayrım; buyurun efendim. (ANAP sıralarından alkışlar)

ANAP GRUBU ADINA ŞAMİL AYRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşmekte olduğumuz yasa tasarısı üzerinde, Anavatan Partisi Grubunun görüşlerini açıklamak üzere huzurlarınızdayım; bu vesileyle, Yüce Heyeti saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, ülkemizin denizcilik sistem ve hizmetlerinin, ülkemizin deniz ilgi, çıkar ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsis ve geliştirilmesi amacıyla, 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameyle Denizcilik Müsteşarlığımızın kurulduğunu biliyoruz.

Müsteşarlığın, taşra ve merkez teşkilatlarıyla faaliyetlerini yürütmekte olduğu 1994 yılından bu yana, birçok kurumunda ve biriminde denetim olmadığını, tasarı gerekçelerine baktığımız zaman görüyoruz.

Müsteşarlığa bağlı taşra teşkilatında 7 bölge olduğunu ve bu 7 bölgede 65 tane liman başkanlığının bulunduğunu; ama, bu birimlerin de, 1994'ten bu yana, denetim imkânının olmadığını da biliyoruz.

Şimdi, müsaadelerinizle, çok kısa olarak, tasarının gerekçelerini sizlere aktaracağım; bilahara, denizcilik sektörünün içinde bulunduğu durumla ilgili görüşlerimi kısaca aktardıktan sonra, Anavatan Partisi olarak, denizciliğin gelişmesi ve ülke ekonomisine katkısının önemini bilen bir parti olarak neden bu tasarıya olumlu oy vereceğimizi bir kez daha huzurlarınızda ifade edeceğim.

Değerli arkadaşlarım, tasarının gerekçelerine baktığımızda, halihazırda devam etmekte olan ve sonuçlandırılmayan çok sayıda soruşturmanın olduğu, inceleme ve soruşturma açılmasını gerektiren çok sayıda şikâyet ve ihbar dosyasının mevcut olduğu ve denetim biriminin muhakkak kurulması gerektiği ifade ediliyor. Yine, teşkilat yapısı genişliği nedeniyle, birçok kurum ve kuruluşa, müsteşarlığa ait birimler arasında yürütülen faaliyetlerin, kanun, tüzük ve yönetmeliklere uygun olarak yürütülüp yürütülmediği; müsteşarlığın gerek ulusal gerekse uluslararası alanda yaptığı işlerin layıkı veçhile yerine getirilip getirilemediği; 1994 yılından beri, taşra teşkilatının etkili bir denetimden geçmediği ifade edilmekte.

Şimdi, bunları aktardıktan sonra, müsaadelerinizle, kısa olarak, deniz taşımacılığıyla ilgili düşüncelerimi ifade edeceğim.

Değerli arkadaşlarım, dünyadaki deniz ticaret filosuna baktığımız zaman, 767 000 000 dwt'luk bu filodan, yılda 10 milyar ton yük taşınmaktadır; Türkiye'nin filosu, yaklaşık 9 400 000 dwt civarında ve dünya deniz ticaret filosuyla kıyasladığımızda, dünya deniz ticaret filosunun yüzde 1'inin çok altında kalmaktadır.

Değerli arkadaşlar, dünya deniz ticaret filosuyla, yaklaşık 300 milyar dolarlık bir navlun değeri elde edilmekte, bu navlunun ancak yüzde 1'i Türk Bayraklı gemiler tarafından taşınmaktadır ve bu değer, bize, ülkemize katkı olarak gelmektedir. Ülkemizin toplam ihracat ve ithalatına baktığımızda yüzde 90'ının deniz yoluyla taşındığını görmekteyiz; ancak, maalesef, bu yüklerin yüzde 30'u civarında, yani, 36 000 000 ton yükün Türk Bayraklı gemilerle taşındığı ve geri kalanının yabancı bayraklı gemilerle taşınarak yılda 2,5 milyar dolar dolayında, hatta, Deniz Ticaret Odasının iki gün evvel yapmış olduğu açıklamalarda, 3 milyara yakın bir navlun bedelinin dışarıya ödendiği ifade edilmekte.

Diğer taraftan, denizcilik sektörüne önem veren ülkelere baktığımızda, denizcilik sektörü, bu ülkelere çok büyük imkânlar tanımaktadır. Fazla uzaklara gitmeden, komşumuz Yunanistan'a şöyle bir göz atmakta fayda var. Yunanistan'ı, eğer, örnek alırsak, Güney Kıbrıs Rum Yönetimiyle birlikte, Yunanlıların dünya deniz ticaret filosunda tonaj olarak payı 90 000 000 tondur. Bu rakam, Yunan Bayrağında olmayan, fakat, Yunanlılar tarafından işletilen gemilerle birlikte 150 000 000 tonun üzerine çıkmaktadır. 10 000 000'luk nüfusuyla, sanayisi gelişmemiş, doğal kaynakları olmayan Yunanistan, denizciliğe verdiği önem sayesinde -biraz evvel de bir arkadaşımız ifade etti- yılda 60 milyar dolarlık bir gelir elde etmektedir. Ülkemiz bunu niye elde edemesin, niye? Evet, maalesef, ülkemizde, şimdiye kadar, denizcilikle ilgili merkezî otoriteyi, biz, sağlam zeminler üzerine oturtamadık. Bugün karşımıza gelen tasarıdan da bunu çok açık olarak görüyoruz.

Aslında, ben, yıllarca bu sektörde çalışan birisi olarak, bu sektörün temsilcisinin bir bakanlıkla, merkezî idarenin bir denizcilik bakanlığıyla yürümesinden yanaydım. Yine de, şahsen, düşüncem o doğrultuda; ancak, ülkemizin gelmiş olduğu noktada bunu parti grubu olarak savunmamız mümkün görülmüyor; ama, ülkemizin, partimizin denizcilik camiasına verdiği önemin bir göstergesi olarak da, merkezî birimin sağlam temeller üzerine oturmasını her zamandan daha çok arzu etmekteyiz.

Değerli arkadaşlarım, son yıllarda dünya çapında önplana çıkan güvenlik ve çevre mülahazaları, mevcut dünya ticaret filosunun genç nesil gemilerle yenilenmesi gereğini ortaya çıkarmıştır. Dünya ülkeleri, güvenlik ve çevre bilinciyle hareket ederek, yaşlı, standart dışı gemileri limanlarına kabul etmemektedir. Ne yazık ki, Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalaması 20'nin üzerinde olup, süratle yenilenmesi gerekmektedir. Nitekim, denizcilik sektörünün kavranamayan önemi, dünyanın ve ülkemizin yaşadığı dönemsel ekonomik krizler filomuzu etkileyerek küçülme sürecine girilmesine yol açmıştır. Bundan daha vahimi, filonun yenilenme ihtiyacını giderecek finansal imkânların olmayışıdır. Bu durumda, ekonomik krizlerden dolayı küçülmekte olan filomuz, ayrıca yenilenme ihtiyacını da karşılayamayacağından, elden çıkarılma noktasına gelmektedir.

Sayın milletvekilleri, bu noktada, Türk denizcilik sektörünün gelişimini incelediğimizde, sektörün temellerinin, 1980'li yıllarda yapılan teşviklerle atıldığını görüyoruz. Bu dönemde, 1980'li yıllarda, yeni gemi inşaları artmış, gemi satın alınmış, yeni tersaneler kurulmuş; ama, bunlar, tamamen, o zaman bu sektörün orta vadede reeskont kredileriyle veya GİSAT Fonu kaynaklı kredilerle desteklenmesinden kaynaklanmıştır. O yıllardan çok iyi hatırlıyorum; iki yıl ödemesiz, beş yıl vadeli, bilahara, OECD şartlarında, üç yıl ödemesiz, beş yıl vadeli kredilerle sektör ciddî şekilde desteklenmiş ve Denizcilik Bankasının sektör bankası olduğu o yıllarda bu işi yapan müteşebbisin bankaya da, denizcilik camiasına da en ufak bir borcu olmamıştır ve denizcilik sektöründe verilen kredilere baktığımızda, krediler, yatırım kredileri ve işletme kredileri olarak ikiye ayrılmakta; yatırım kredileri, gemi inşa alımında ve gemi inşaatında kullanılmakta; işletme kredileri ise, kısa vadeli işletme giderleri için kullanılmaktadır. Şurada, şunu ifade etmek istiyorum: Denizcilik sektörüne verilen kredilerde -yaklaşık yirmiüç yıldır bu sektörde hizmet etmiş birisi olarak söylüyorum- sektörün amacı dışında ve fazla miktarda kredi kullanma imkânı olmamıştır; ancak, geçenlerde basına intikal eden, sektörün kullanmış olduğu yaklaşık 750 000 dolarlık bir kredinin yanlış değerlendirilmesi, gerçekten, sektörde çalışanların, müteşebbis olanın şevkini kırmıştır. Bu noktayı da huzurlarınızda bir defa daha ifade etmek istedim.

Değerli arkadaşlarım, ülkemiz, dışarıya 2,5 milyar dolar veya 3 milyar dolar navlun ödememeli. Bunun için tedbirler almalıyız. Bunu nasıl yapacağız; bunun koordinasyonu, organizasyonu kim tarafından olacak; işte, merkezî idarede bu işi yürütecek olan Denizcilik Müsteşarlığı tarafından olacak.

Yine, transit taşımacılığa baktığımızda, ülkemize büyük kaynaklar sağlayacak transit taşımacılıktan, ülkemiz, maalesef istenen faydayı sağlayamamaktadır. Komşumuz Yunanistan'a baktığımızda, bunu, çok rahat görebilmekteyiz. Halbuki, bu işi biraz ciddî tutarak, Türkiye, transit taşımacılıktan çok daha ciddî rakamları ve dövizleri kazanabilecek durumdadır.

Gemi sanayiimiz, ayrı bir konu. Gerçekten ülkemize istihdam yaratan, gerçekten ülkemize döviz kazandıran ve 1 koyduğunuzu 6 alacağınız bir sektör, istihdam açısından 1'e 6 istihdam yaratan bir sektör olan, fonksiyonel yapısı itibariyle yan sektörü, sanayiyi destekleyen gemi inşa sanayii, maalesef, içler acısı durumda.

Bakınız, dünya ticaret filosu yenileniyor. Türkiye'nin 500 000 dwt'luk bir gemi inşa sanayii kapasitesi var. Soruyorum sizlere: Yüzde 15-20 kapasiteyle çalışan, ülkemizin işsizlik, istihdam sorununun olduğu bir dönemde, bu sorunu takip edecek, bu koordinasyonu sağlayacak kuruluş hangi kuruluş olmalı; elbette ki, Denizcilik Müsteşarlığı olmalı. Onun için, biz, bu müsteşarlığı sağlam zeminler üzerine oturtmalıyız.

Değerli arkadaşlarım, denizci ülkeyiz diyoruz; ama, maalesef, şu ana kadar denizci ülkesi olduğumuzu söylemek yanlış oluyor. Nüfusumuzun yüzde 50'si kıyı şeridimizde oturuyor, sanayimizin yüzde 70'inden fazlası sahil kesiminde; ama, yük ve yolcu taşımasında, maalesef, deniz taşımacılığından, bu sektörden yeteri kadar faydalandığımız söylenemez.

Sayın Ulaştırma Bakanımız da burada; onun da dikkatini çekeceğini umarak, İstanbul'la, seçim bölgem olan İstanbul'la ilgili olarak bir hususu burada ifade etmek istiyorum.

Değerli arkadaşlarım, bakınız, İstanbul'da bir günde gerçekleşen yolcu trafiği 8 000 000 ilâ 10 000 000 civarında. Ülke bazındaki kentler arasında hava, deniz ve karayoluyla bir günde gerçekleşen yolculuğun 2-3 katı olduğu söyleniyor; elimde bir çalışma var. Kent nüfusunun üçte 2'sinin Avrupa yakasında, üçte 1'inin Asya Kıtasında yaşadığı düşünülüyor ve deniz sektörünün bu taşımadan aldığı pay yüzde 4'ler civarında. Elimizdeki çalışmaya göre -uzmanların yaptığı bir çalışma- bunu yüzde 10'lar seviyesine çıkarmamız lazım; hakikaten, çok önemli.

Geçenlerde, bir milletvekili arkadaşımızın, işte, İstanbul'da gişelerin ileri kaydırılmasıyla ilgili bir önerisi oldu; ama, değerli arkadaşlarım, İstanbul trafiği için sadece karayolu taşımacılığını düşünmek, son derece yanlış olur kanısındayım. İstanbul'da denizin nimetlerinden faydalanmamız lazım.

Bakınız, çok çarpıcı bir örnek vermek istiyorum: Kamunun bir kuruluşu olan Denizcilik İşletmeleri, 50 adet yolcu gemisi, 8 adet araba vapuruyla oluşan filosuyla İstanbulluya hizmet vermekte, yılda 65 000 000 yolcu ve 1 000 260 adet araç taşımakta. İstanbul'daki deniz taşımacılığının yüzde 75'i kamu eliyle, bir kısmı da İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından deniz otobüsleriyle yapılıyor.

Değerli arkadaşlarım, sizlere asıl ifade etmek istediğim husus şu: Kamunun elindeki bu gemilerin yaş ortalamasına baktığımızda, maalesef, üzülerek söylüyorum ki, eğer tedbir alamazsak önümüzdeki günlerde çok büyük, vahim tehlikelerle karşılaşabiliriz; çünkü, bu yolcu gemilerinin yaş ortalaması 22, motor botlarının yaş ortalaması 12 ve yakıt tankerlerinin yaş ortalaması 23'tür. Bu konunun, çok acil olarak, hükümetimiz tarafından çözülmesini önemle istirham ediyorum.

Değerli arkadaşlarım, süreyi aşmak üzereyim herhalde, yetişemeyecek konuşmalarım, ifade etmek istediğim birçok husus var.

BAŞKAN - Daha 4 dakika süreniz var Sayın Ayrım.

ŞAMİL AYRIM (Devamla) - Evet...

Deniz turizmine gerçekten değer veremedik, deniz turizminin nimetlerinden, olanaklarından yeteri kadar ülkemiz faydalanamıyor; yat turizminden, deniz sporlarından, kruvaziyer turizminden gerçekten istediğimiz faydayı alamıyoruz, dövizi kazanamıyoruz; ancak, birtakım tedbirler aldığımız takdirde yılda 10 milyar dolar civarında döviz kazanmamız işten bile değil diyorum. Tabiî, bunu da sağlayacak olan, elbette ki, güçlü bir merkezî otoritedir.

Yeri gelmişken bir şeyi ifade etmek istiyorum. Burada biraz evvel konuşan değerli arkadaşlarım, Denizcilik Müsteşarlığının birtakım hizmetleri dışarıdan almasını, üniversitelerden ve sektörün temsilcilerinden faydalanmasını ifade ettiler. Benim gördüğüm, Sayın Bakan göreve geldiğinden beri sektörle iç içe ve sektörün sorunlarını gerek sivil toplum örgütleriyle gerekse üniversitelerle iyi bir diyalog halinde götürmeye çalışıyorlar; ancak, Denizcilik Müsteşarlığın sağlam bir yapıya, bir zemine oturtulmaması, zaman zaman aksaklıklara da sebep olabiliyor.

İşte, önemli olan, hizmet alacağınız zaman, o hizmetin karşılığını da temin edecek birtakım kalemlerin olmasıdır. Burada, şimdi bu yasa tasarısında yapılacak değişikliklerle bu imkânları da kendilerine veriyoruz. Ben inanıyorum ki, Denizcilik Müsteşarlığı, bundan sonraki çalışmalarında gerek sivil toplum örgütleriyle gerek Deniz Ticaret Odası, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği ve gerekse üniversitelerimizle çok daha yakın ilişki içerisinde olacaktır.

Değerli arkadaşlarım, balıkçılığımıza baktığımızda, gerçekten, açık deniz balıkçılığına yönelik olarak teşvik edildiği takdirde, sektörümüze çok moral vermiş olacağız. Tabiî bunun da takipçisi, elbette ki, Denizcilik Müsteşarlığımız olacaktır.

Sözlerimi bitirmeden önce, benim üzerinde durduğum, bir arkadaşımızın da biraz evvel ifade ettiği bir konu var. Sayın Bakanım, gerçekten, gemi trafik yönetim ve bilgi sistemi, İstanbulumuz için Türkiye için son derece önemli. Bunun zamanında bitmesini canı gönülden arzu ediyoruz; ben arzu ediyorum, İstanbullu arzu ediyor; çünkü, biz İstanbul'da yaşayan insanlar olarak, boğazlarımızda bir daha -Allah göstermesin- felaketle karşılaşmak istemiyoruz ve yine, benim denizcilikle ilgili yaptığım bütün konuşmalarda ifade ettiğim gibi, boğaz trafiğinde elimizde caydırıcı olarak yapmamız gereken önemli bir husus var: Tehlikeli yük taşımayan gemilere öncelik vermemiz lazım; çünkü, Allah göstermesin, bugünlerde bir felaketle karşılaşmayalım.

Sayın Bakanım, Anavatan Partisi olarak, bu tasarıya, gerçekten denizciliğimizin desteklenmesi, ülke ekonomisine katkısı açısından, her zaman olduğu gibi şimdi de desteğimiz sonuna kadar devam edecektir; ancak, yine benim ricam, sektörde istihdam edeceğimiz elemanların iyi eğitim görmüş, denizcilik hususunda uzmanlaşmış kişiler olmasıdır. Bu konuya önem verilmesi, bizim en büyük arzumuz. Bu konuda, her zaman sizlerin yanınızdayız.

Değerli arkadaşlar, gerçekten, konuşacak çok şey var, sektör, çok önemli bir sektör. Anavatan Partisi olarak, tasarıya olumlu oy vereceğimizi bir defa daha ifade ediyor, tasarının ülkemize, denizcilik camiasına hayırlı olmasını diliyor, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (ANAP, DSP ve MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkürler Sayın Ayrım.

Demokratik Sol Parti Grubu adına, İstanbul Milletvekili Cahit Savaş Yazıcı; buyurun.

DSP GRUBU ADINA CAHİT SAVAŞ YAZICI (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Devlet Memurları Kanunu, Harcırah Kanunu ile Genel Kadro ve Usulü Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı üzerinde, Demokratik Sol Parti Grubunun görüşlerini sunmak üzere söz almış bulunuyorum. Şahsım ve Grubum adına, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Deniz, ideal bir ulaşım alanı olmasının yanı sıra, balıkçılık, kumculuk ve henüz yararlanamadığımız denizaltı madenciliği açısından da önemli bir kaynaktır. Bu doğal zenginliklerin yanı sıra deniz ticareti, gemi inşa sanayii, limancılık ve deniz turizmi gibi alt sektörlerde yürütülen faaliyetler, dünya genelinde çok büyük ekonomik üretim ve hizmet ortaya çıkarmaktadır. Tüm alt sektörleriyle birlikte düşündüğümüzde, denizcilik sektörümüz, ülkemize yaklaşık 9,5 milyar dolar gelir sağlamaktadır. Ülkemizin bu alandaki coğrafî üstünlükleri düşünüldüğünde, sektörün ülke ekonomisine sağlayabileceği katkının, bu rakamın çok daha üzerinde olacağı görülecektir.

Turizm bilincinin yerleşmesiyle bu sektörde gerçekleşen atılım, ne yazık ki, denizcilik bilincinin henüz yerleşmemesinden dolayı, denizcilik sektörümüzde hayata geçirilememiştir. Denizcilik sektörünün ülke ekonomisini sırtlayabilecek bu potansiyelinin yanında, dünyada yaşanan örnekler, denizcilik alanında sağlanan ilerlemelerin, ülkelere sadece kaynak değil, endüstrinin her alanında ilerleme ve teknolojik gelişmeyi de beraberinde getirdiğini göstermektedir.

Değerli milletvekilleri, ülkemizde, ulaştırma sistemlerinin planlanmasında 1950'li yıllardan beri uygulanagelen yanlış tercihler, kıt olan ekonomik kaynakların optimal kullanılmamasını, dolayısıyla, kalkınmanın yeterince ivme kazanmamasını beraberinde getirmiştir. 1995-1999 yılları arasındaki 5 yıllık periyotta gerçekleşen kamu yatırımlarının yüzde 27,3'ü gibi çok önemli bir bölümünün ulaştırma sektörüne yapılması ve bunun yüzde 63,7'sinin karayoluna, kalan yüzde 36,3'lük bölümünün de ağırlıklı olarak havayolu ulaştırması yatırımlarında kullanılması, bu yanlış tercihlerde hâlâ devam edildiğini, ne yazık ki göstermektedir. Yine, 2001 yılında, kamu ulaştırma yatırımlarından denizyoluna ayrılan payın, sadece yüzde 3,4 olduğu görülmektedir.

Değerli milletvekilleri, dünya deniz ticaret filosu, 779 000 000 dwt kapasitededir. Bu filoyla, her yıl, 5,4 milyar ton yük taşınmaktadır. Türkiye'nin deniz ticaret filosu ise, yalnızca 9 000 000 dwt'dur; bu, dünya gemi filosunun yüzde 1,2'sini oluşturmaktadır. Bu filoyla, dünya deniz taşımacılığından, arkadaşlarımın da söylediği gibi, ancak yüzde 1 pay alınabilmektedir. Ticaret filomuz, 22,38 gibi yüksek bir yaş ortalamasına sahiptir. Dünyada gelişen deniz güvenliği anlayışının yansımasıyla, 1998 yılında, bazı gemi tipleri için uygulamaya konulan ISM kodu uygulaması, 2002 yılı temmuz ayında, tüm gemiler için uygulamaya konulacaktır. Bu durum karşısında, filomuz genç gemilerle yenilenmediği takdirde, taşımacılıktan aldığımız pay daha da düşecektir.

Filomuzdaki gemilerin taşıma kapasitelerinin göreceli olarak düşük olması ve özel maksatlı gemilerin yetersizliği, taşıma taleplerinin karşılanması konusunda sıkıntıların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Değerli milletvekilleri, yeni gemi alımları büyük kaynak gerektirmekte ve alınan gemiler, büyük ölçüde kredi kullanılarak alınmaktadır. Yaşanan ulusal ve uluslararası ekonomik krizlerin deniz ticaret filomuzu daha da küçültmesine fırsat verilmeyerek, gerekli finansal önlemlerin acilen alınması gerekmektedir. Türkiye, yeterince güçlü bir deniz ticaret filosuna sahip olmamanın ekonomik ve stratejik kayıp ve risklerini gözönüne alabilmek lüksüne sahip değildir.

Yurtdışı yük taşımalarının yüzde 94,4'ünün denizyoluyla yapıldığı ülkemizde, bu yüklerin ancak yüzde 30,5'i Türk Bayraklı gemilerce taşınmaktadır. Yani, her yıl, yabancı gemilere, ne yazık ki, 2,5 milyar dolar navlun, yani taşıma bedeli ödenmektedir. Bu konuda Yüksek Planlama Kurulu kararı olmasına karşın, özellikle kamu kuruluşlarının, dışticaret taşımalarını uzun vadeli kontratlarla Türk Bayraklı gemilere yaptırmaması, sektörde zincirleme olarak gerilemeler yaşanmasına neden olmaktadır. Kamu taşımalarının Türk Bayraklı gemilere yaptırılması durumunda, dışarıya navlun ödenmemesinin yanında, uzun vadeli kontratların sağlayacağı avantajlarla, filomuzun özel maksatlı gemiler ağırlıklı olmak üzere yenilenmesi mümkün olabilecektir. Ayrıca, istihdam edilen 1 kişiye karşılık, yan sanayide 6 kişiye istihdam olanağı sağlayabilen gemi inşa sanayimiz de bundan çok olumlu etkilenecektir.

Değerli milletvekilleri, kabotaj taşımalarında da istenilen seviyeye gelinememiştir. 1981 yılından 2000 yılına kadar geçen yaklaşık yirmi yıllık periyotta, yurtiçi yük taşımalarında sadece yüzde 45,9 artış sağlanabilmiştir. Aynı dönemde, Türk deniz ticaret filosunun groston olarak yüzde 242 büyüdüğü ve sanayimizin büyük bir bölümünün deniz kıyılarında olduğu düşünüldüğünde, uzun yıllardır kabotaj taşımalarının ihmal edildiği gerçeği ortaya çıkmaktadır. Burada, Devlet Planlama Teşkilatının yaptığı bir projeksiyona değinmek istiyorum. 1970-1995 yılları arasındaki 25 yıllık dönemde, Türkiye'de gayri safî yurtiçi hâsıladaki her yüzde 1'lik artışa karşılık yolcu trafiği yüzde 1,23, yük trafiği ise 1,38 oranında artmıştır. Geçen 25 yıldaki büyüme eğilimlerinin sürmesi durumunda, 2020 yılında, Türkiye'de yolcu trafiğinin bugünkü düzeyinin yaklaşık 3,3 katına, yük trafiğinin ise 2,5 katına çıkması beklenmektedir; yani, Türkiye'de sürekli artma eğilimi gösteren taşıma talebinin, yine, ağırlıklı olarak karayoluyla karşılanması sürdürülebilir bir politika değildir. Ulaştırma sistemlerinin birbirlerine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılmasına olanak sağlayan kombine taşımacılığın geliştirilmesi önemli bir strateji olarak Avrupa gündeminde yer almaktadır. Bu bağlamda, makro ekonomik hedef olarak ülke kalkınmasını hızlandıran, uluslararası ticareti kolaylaştıran ve ödemeler dengesine en fazla katkıyı sağlayan ulaştırma sisteminin kurulması yönünde çaba gösterilmesi gerekmektedir.

Değerli milletvekilleri, Avrupa Birliğine katılma sürecine ilişkin denizcilik alanında yaşanacak olan bir gelişmeye dikkatlerinizi çekmek istiyorum. Avrupa Birliğine girdiğimizde kabotaj tekeli kalkacaktır. Yurtiçi yük ve yolcu taşımalarında bulunduğumuz noktaya az önce değinmiştim. Sektörü gelecek yıllarda kabotaj tekelinin kaldırılmasından doğacak ortamda rekabet edebilecek güce kavuşturmak için ucuz yakıt sağlanması konusunda üretilen çalışmaların bir an önce tamamlanması gerekmektedir. Sektöre kabotaj taşımalarında ucuz yakıt sağlanması, karayolları taşıtlarına sağlanan kolaylıklardan dolayı ortaya çıkan haksız rekabeti önleyeceği gibi, her türlü mal hareketi limanlarlarda kayıt altında tutulduğundan, kayıtdışı ekonomiyi de önlemede katkı sağlayacaktır. Ayrıca, kıyı illerimizde mevcut toplutaşımada deniz ulaşımının özel olarak desteklenmesi durumunda gemi inşa ve bakım onarım taleplerinin artması dolayısıyla, tersaneciliğimiz için de mevcut iç dinamiklerden daha fazla yararlanma imkânı sağlanmış olacaktır. Akaryakıt indirimi İstanbul'un kentiçi ulaşımının iyileştirilmesine de katkı sağlayacaktır.

Gemi inşa sanayii, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin kalkınma yolunda etkin bir araç olarak kullanabilecekleri bir endüstri dalıdır. Bu kaynaktan gereği gibi yararlanabilmek için, iyi planlanmış önlemlerin, gereken ciddiyet içinde ve zamanında alınarak uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.

Dünya gemi inşa sanayii için 2000 yılı aktif bir yıl olmuş ve 1997 yılında yaşanan sipariş patlamasından daha fazla yeni gemi siparişi gerçekleşmiştir. Ancak, ne yazık ki, milyarlarca dolarlık bu yeni gemi inşa pastasından ülkemiz yeterli payı alamamıştır. 2000 yılında, özel sektör tersanelerimizin kapasite kullanım oranı, ne yazık ki, sadece yüzde 16'da kalmıştır.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı projeksiyonlarında, 2001-2005 yılları arasında, Türk deniz ticaret filosunun yeni gemi inşa talebinin ancak yaklaşık yüzde 10'luk bir kısmının Türk tersanelerince karşılanacağı öngörülmüştür. Aynı dönemde, Türk tersanelerinin gemi ihracının da çok düşük seviyelerde olacağı tahmin edilmektedir. Yani, önümüzdeki yıllarda, tersanelerimizin kapasite kullanım oranlarında bir iyileşme öngörülmemektedir. Bu, sektörün istihdam, döviz kazanımı ve ikamesi konularında sağladığı olanaklardan yararlanılmaması anlamına gelmektedir. Ancak, hemen belirteyim ki, bu projeksiyonlar, mevcut finans ve teşvik uygulamalarının devam ettiği varsayımı altında yapılmıştır; desteklemelerin artırılması durumunda, bu tablonun tersine çevrilmesi mümkündür.

Gemi inşa sektöründe, doğrudan ve dolaylı devlet desteğini sınırlayan ve damping koşulları konusunda bağlayıcı hükümler içeren OECD Gemi İnşa Anlaşması, Amerika Birleşik Devletlerinin vetosundan dolayı yürürlüğe girememektedir. Bu konuda yeni kararlar alınmadan önce, ivedi olarak, Türk gemi sanayii rekabet edebilir bir noktaya taşınmalıdır. Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinin sektörlerine verdikleri teşvikler devam etmekte ve Türk gemi inşa sektörü bu durumdan doğrudan etkilenmektedir. Örneğin, 2000 yılında, dünya gemi inşa pastasından en büyük payı alan Güney Kore, ekonomik krizi atlatmak üzere IMF'den aldığı kredileri gemi inşa sektöründe kullandığı için, Avrupa Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri, Dünya Ticaret Örgütü çerçevesinde girişimlerde bulunmuştur. Yine Avrupa Birliğinde gemi inşaına yerel ve diğer dolaylı teşvikler dışında yüzde 9 işletme kredisi teşviki uygulanmaktadır. Bu bağlamda, sektörün hükümet politikalarından bağımsız olarak oluşturulan devlet politikalarıyla planlı bir şekilde desteklenmesinin gereği ortaya çıkmaktadır. Gemi inşa sanayiinin üretiminin artırılması için de, tersanelerimizin teminat sorunlarına çözüm bulunarak, Katma Değer Vergisinden kaynaklanan sorunların bir an önce giderilmesi gerekmektedir. Ayrıca, sektöre verilen yetersiz ihracat kredileri artırılmalı, işletme kredisi verilebilmesi için de kolaylıklar sağlanmalıdır. Reel sektörün ayağa kaldırılmasına ilişkin çalışmaların yoğunlaştığı bugünlerde, 1 çalışana karşılık 6 yan sanayi çalışanı istihdamına olanak sağlayan gemi inşa sanayiinin, ülke ekonomisine getireceği katkılar göz önünde bulundurulmalıdır.

Değerli milletvekilleri, Türkiye, Avrupa ve Asya arasındaki jeopolitik konumuyla ticaret yollarının merkezi durumundadır. Bugün, Avrupa, Ren-Tuna su yolu ile Karadeniz üzerinden Türk cumhuriyetleri ve Asya'ya bağlanmıştır. Ayrıca, Akdenizden ana konteyner güzergâhı geçmektedir. Böyle bir coğrafyada Türk limanları, Karadeniz ve Akdenizde çok önemli üstünlüklere sahiptir. Bu üstünlüklerden yeterince faydalanmamamız, Avrupa-Asya-Ortadoğu üçgenindeki ticaret hareketlerinden komşu ülkeler tarafından by-pass edilen ve sadece kabotaj ve dışticaret yükleri için hizmet verebilen bir ülke konumuna gelmemize neden olmaktadır. Özellikle büyük potansiyeli olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarına bağlı limanlarda verilen hizmetlerin etkinliğe kavuşturulması için gerekli önlemler ivedilikle alınmalıdır. Bu bağlamda, ülkemize büyük kaynaklar sağlayabilecek transit taşımacılık alanında var olan fırsatları değerlendirebilmek için, bir an önce limanlarımızın mevzuat, altyapı ve çağdaş işletmecilik anlayışı açılarından, etkin bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir. Denizcilik sektörünün dinamik ve uluslararası alanda üretilen kurallardan etkilenen yapısı, liman mevzuatının sürekli güncel tutulmasını gerekli kılmaktadır. Mevzuatın, Türkiye limanlarının hepsinde uygulanabilecek genel esasların belirlendiği tek bir tüzük haline henüz dönüştürülmemiş olması, uluslararası alanda alınan kararlara uymamızı güçleştirmektedir. Bu konuda, Müsteşarlığımızın acil olarak gerekli çalışmaları yapacağını umuyorum.

Deniz taşımacılığının son yıllarda önemli fırsatlar sunan bir alanı da kruvaziyer yolcu taşımacılığıdır. Türkiye, turizm potansiyeli yüksek ülkeler arasındadır. Türkiye'ye gelen turistlerin daha çok para bırakmalarını ve Türkiye'de daha uzun süreli kalmalarını sağlamak için, kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelinmesi ve turizm hizmetlerini en iyi şekilde yerine getirecek liman ve altyapı donanımlarının hizmete sokulması, artık ihtiyaç haline gelmiştir.

Denizcilik sektörünün bir alt sektörü olan yatçılık da önemli fırsatlar sunmaktadır. Döviz kazandırıcı bir faaliyet olmasından dolayı son derece önemli olan bu alanda mevcut potansiyelimizi tam anlamıyla değerlendirebildiğimiz söylenemez. Türkiye, Akdenizde seyreden yatların ancak binde 2'sine hizmet verebilmektedir. Bu bakımdan, planlı bir şekilde ve süratle yeni marinalar ve çekek yerleri hizmete sokup pazar payı artırılmalıdır.

Değerli milletvekilleri, üzerinde görüştüğümüz 643 sıra sayılı tasarıyla Denizcilik Müsteşarlığı yönetsel yapısında üç temel değişikliğin yapılması öngörülmüştür. Bu temel değişikliklerin ilki, Müsteşarlığın ana hizmet birimleri içerisinde Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün; diğer ikisi ise, danışma ve denetim birimleri içerisinde Teftiş Kurulu ve Araştırma, Planlama ve Koordinasyon (APK) Dairesi Başkanlıklarının oluşturulmasıdır. Bu değişikliklerin yanı sıra, Denizcilik Müsteşarlığı taşra teşkilatına çok sınırlı sayıda denetim elemanı kadrosu verilmesi öngörülmüştür. Ayrıca, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri vermekte olan kamu ve özel kuruluşların elde ettikleri hâsılattan alınacak payla, Denizcilik Müsteşarlığı döner sermaye işletmesine gelir sağlanması amaçlanmaktadır.

Deniz ticaretinde kaliteyi ve güvenliği artırıcı uluslararası sözleşmelere taraf olmadan ve taraf olunsa bile gereğini yerine getirmeden dünya denizcilik sektöründe başarılı ve söz sahibi olmak çok güç görünmektedir. Uluslararası denizcilik camiasında ekonomik, teknik, idarî gerçeklerle yerine getirilmeyen yükümlülüklerimizin anlayışla karşılanmasını beklemek gerçekçi olmadığı gibi, bu durum zaman içinde ülkemize büyük yaptırımlara da dönüşebilmektedir. Son yıllarda bunun birçok örneğini yaşamaktayız. Paris Memorandumu 1999 Yılı Liman Devleti Kontrol Sonuç Raporuna Ait Değerlendirme Raporunda kara liste olarak adlandırılan ve son dört yıl içinde gemileri standart altı seviyede yer alan ülkelerin belirtildiği listede, Belize, Honduras, Lübnan, Romanya, Suriye Arap Cumhuriyetiyle birlikte Türkiye de yer almıştır. Türkiye'nin, Avrupa Birliğine katılımı yönünde ilerlemesine ilişkin hazırlanan 2000 ve 2001 yılı düzenli raporlarında da bu konuya değinilerek "Türk filosunun deniz güvenlik sicili, ciddî kaygı konusu olmaya devam etmektedir" tespitinde bulunulmaktadır. Avrupa Birliğince hazırlanan 2001 yılı ilerleme düzenli raporunda, Paris Memorandumu kapsamında oluşturulan 2000 yılına ilişkin istatistiklerde, Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda alıkonulma oranının, 2000 yılında yüzde 23,8; yani, her 4 gemiden 1'i olduğuna işaret edilerek, Avrupa Birliği bayraklı gemiler için, bu oranın 2000 yılında yüzde 3,9 olduğu belirtilmektedir.

Tasarıyla kurulması öngörülen teftiş kurulunun oluşturulmasına, Müsteşarlığın kuruluşundan bugüne kadar gelen deneyimlerin sonucunda ihtiyaç duyulmuştur. Kuruluşundan bugüne kadar periyodik denetim faaliyeti yürütülmeyen Denizcilik Müsteşarlığında, hizmetlerin verimliliğinin artırılması ve soruşturmaların zamanında yapılarak, örgütsel anlamda ortaya çıkan sorunların giderilebilmesi açısından, teftiş kurulu başkanlığının kurulması önem taşımaktadır. Kaldı ki, bu, yolsuzluklarla mücadelede kararlı bir tutum izleyen hükümet politikalarıyla da tutarlıdır. Ayrıca, talep edilen müfettiş kadroları, nakil yoluyla diğer kamu kuruluşlarından karşılanacağı için, kamu maliyemize de ek bir külfet getirmeyecektir.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün kuruluşu da, çok sayıda kadro talebi olmadığından, kamu maliyesine büyük bir yük getirmeyecektir. Bu değişikliğin, deniz ticaretinin ülkemiz açısından öneminden dolayı, bürokratik karar alma mekanizmasının daha kolay işlemesi için gerçekleştirilmek istendiği anlaşılmaktadır.

Deniz ticaret filomuzun, artı bir kaynak gerektirmeden büyümesini sağlayacak olan önlemlerin başında, kamu kuruluşlarına ait yüklerin Türk Bayraklı gemilere, uzun vadeli kontratlarla taşıtılmasının gerekliliğinin altını daha önce çizmiştim. Tasarıda, bu konuda çalışmalar yapmak ve gerekli tedbirleri almak üzere, ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek görevinin, yeni kurulan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğüne verilmesi, herhalde bu genel müdürlüğün önemini ve kurulmasının zorunluluğunu göstermesi açısından yeterlidir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü içerisinde, konumumuzu güçlendiren, son derece önemli bir gelişme de, içinde bulunduğumuz ocak ayı içerisinde gerçekleşmiştir. IMO'nun en önemli organı olan Deniz Güvenliği Komitesinin Eğitim ve Vardiya Tutma Standartları Alt Komitesi (STW) Başkanlığına İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Sayın Osman Kamil Sağ seçilmiştir. Komitenin bir önceki başkanlığı Amerika Birleşik Devletlerince yürütülmekteydi. Yunanistan ve Güney Kıbrıs yönetiminin bile oylarının alınarak, başkanlık seçiminin kazanılmasında, Amerika Birleşik Devletlerinin önemli katkıları olmuştur.

Bu örnek, hemen hemen her alanda olduğu gibi, denizcilik alanında da, Amerika Birleşik Devletleriyle ilişkilerimizin gelişimini göstermesi açısından önemlidir. Bu, aynı zamanda, Başbakanımız Sayın Bülent Ecevit'in Amerika Birleşik Devletleri ziyaretinin, ilişkilerin boyutunu etkilemediğini iddia eden arkadaşlarımıza da somut bir cevap niteliği taşımaktadır.

Bu konuda bir açıklama yapmak istiyorum. Daha önce (C) sınıfından IMO'ya girdiğimiz için eleştirildiğimiz, (C) Komisyonu üyesi olduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütünde çok önemli bir komisyona, Amerika Birleşik Devletlerinin başkanlığındaki komisyona, bizim Başbakanımızın ziyaretinin bittiği hafta sonundan sonraki pazartesi yapılan seçimde, Amerika Birleşik Devletlerinin aday göstermesi, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyetinin de destekleriyle birlikte, diğer ülkelerin de destekleriyle birlikte, komisyon başkanlığına gelinmiştir. Bu da, Amerika Birleşik Devletleri gezisinin boş, sadece seyahat olmadığının, somut sonuçları olduğunun açık bir göstergesidir.

Bu düşüncelerle, tasarının Türk denizciliğine katkı sağlamasını diliyor; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum. (DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN- Teşekkürler Sayın Yazıcı.

Son olarak, Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Mehmet Gül...

Buyurun Sayın Gül. (MHP sıralarından alkışlar)

MHP GRUBU ADINA MEHMET GÜL (İstanbul)- Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; hepinizi en derin saygılarımla selamlarım.

Üç tarafı denizlerle çevrili ve toplam sahil şeridi 8 333 kilometre olan ülkemizde, denizcilik sistem ve hizmetlerinin, ülkemizin deniz, ilgi, çıkar ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsis ve geliştirilmesi amacıyla 1993 yılında 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameyle Başbakanlığa bağlı olarak Denizcilik Müsteşarlığının kurulduğunu bilmekteyiz.

Denizcilik Müsteşarlığı, teşkilat yapısı, biraz önce ifade ettiğim 8333 kilometrelik sahil şeridine yayılan taşra teşkilatı ve Ankara'da merkez teşkilatından oluşmaktadır. Taşra teşkilatı, Trabzon, Samsun, İstanbul, Çanakkale, İzmir, Antalya ve Mersin illerinde kurulmuş olan 7 adet bölge müdürlüğünden ve bunlara bağlı 68 liman başkanlığından meydana gelmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede hiçbir denetim birimine yer verilmediği gibi, yine Müsteşarlığın bünyesinde araştırma, planlama ve koordinasyon işlerini yürütecek herhangi bir birimi de bulunmamaktadır.

Özellikle, 7 bölge müdürlüğü, 68 liman başkanlığından teşekkül eden taşra teşkilatı içinde yer alan bölge müdürlükleri ile limanlar, deniz ulaşımının gerek can ve mal, gerekse çevre güvenliği yönünden son derece önemli görevler ifa eden birimlerdir.

Meri mevzuat gereğince, denizde seyir, can ve mal emniyetinin sağlanmasından Denizcilik Müsteşarlığı sorumludur. Müsteşarlık, bu görevlerini, yürürlükteki mevzuatın yanı sıra, bundan daha kapsamlı ve karmaşık uluslararası mevzuat hükümlerine uygun olarak yerine getirmeye çalışmaktadır. Denizcilik sektörü ve denizcilik, hem uluslararası bir niteliğe sahip olup, hem de son derece teknik konuları kapsamaktadır.

Müsteşarlığın, gerek ulusal, gerekse uluslararası alanda yüklendiği görevlerin layıkı veçhile yerine getirilebilmesi için, yapılan iş ve işlemlerin periyodik olarak tüm birimlerin denetiminde zaruret bulunmaktadır. Bu denetim, idarî konuların yanı sıra ilgili birimlerce ifa edilen teknik hususları da kapsayabilecektir.

Denizcilik Müsteşarlığı, 1993 yılında çıkarılan kanun hükmünde kararnameyle 1994 yılında kurulmuş ve faaliyete başlamış olmasına rağmen, bu zamana kadar, Müsteşarlığın birimleri, özellikle taşra teşkilatı, periyodik ve etkili bir denetime tabi tutulamamıştır. Bunun sonucu olarak da, denetimsizlikten kaynaklanan koordinesizliğin sıkıntısı çok yoğun bir şekilde yaşanmaktadır. Ancak, mevzuat gereği, sınırlı denetim, Başbakanlık Teftiş Kurulu Başkanlığınca ya da ihbar ve şikâyet vukuunda denizcilikten sorumlu Devlet Bakanlığı makamından onay alınarak tefrik olunan muhakkikler tarafından yürütülmektedir. Ancak, herkesin çok iyi bildiği, Başbakanlık Teftiş Kurulu Başkanlığının, özellikle, son günlerde daha da artan mevcut iş yoğunluğu dolayısıyla, bu zamana kadar, Müsteşarlık bünyesinde, koordinasyonu sağlamak, eğitim ve bilgilendirmek amacıyla da olsa genel bir teftiş ve denetim yapılması asla mümkün olamamıştır. Diğer yandan, Müsteşarlık bünyesinden -biraz evvel ifade ettiğim şekilde- tefrik olunan muhakkikler vasıtasıyla yürütülen denetim ve soruşturmalardan ise, yeterli ölçüde verim alındığı söylenemez. Zira, Müsteşarlık bünyesinde, halen, muhakkiklik işlerinden dolayı bu işleri yürüten personelin mevcut işlerinde de çok ciddî aksamalar meydana gelmektedir. İnceleme ve soruşturmanın tamamlanarak rapor yazılması, hepinizin malumu, oldukça uzun zaman almakta, muhakkikler ile hakkında soruşturma yapılan personel arasında istenmeden de olsa husumet doğmakta ve iş huzuru kalmamaktadır.

Sayın milletvekilleri, konuşmamın başından beri izah etmeye çalıştığım, Denizcilik Müsteşarlığının teftiş kurulu ve araştırma, planlama ve koordinasyon birimi eksikliğinden kaynaklanan, had safhaya varan sıkıntılarını pekiştirici bazı bilgiler aktarmak istiyorum.

Halihazırda devam etmekte olan ve sonuçlandırılamayan çok sayıda soruşturma bulunduğu gibi, inceleme ve soruşturma açılmasını gerektiren çok sayıda ihbar ve şikâyet dosyaları mevcuttur. Muhakkik olarak görev yapabilecek çok az sayıda personel bulunduğu da göz önüne alınacak olursa, şu andaki şartlarda, Müsteşarlık tarafından etkili ve yeterli soruşturma ve teftiş yapılması hemen hemen imkânsız hale gelmiştir. Bu nedenle, Müsteşarlık bünyesinde derhal bir denetim ve teftiş birimi oluşturulması kaçınılmazdır.

Bunların yanı sıra, konuşmamın başında gözlerinizin önüne sermeye çalıştığım, oldukça geniş bir teşkilat yapısına sahip bulunan ve bir o kadar da Türkiye içinde ve dışında bulunan birçok kurum ve kuruluşlar ile Müsteşarlığa bağlı birimler arasında yürütülen faaliyetlerin kanun, tüzük ve yönetmeliklere uygun olarak yürütülüp yürütülmediği araştırılarak, ortaya çıkan aksaklıkların tespitiyle, bunların giderilmesi gerekmektedir. Gerek kurum içerisinde gerekse diğer kurumlarla koordinasyon sağlanması konularında Müsteşarlık bünyesinde bu zamana kadar yeterli bir çalışma gerçekleştirilememiştir.

Özellikle, kalkınma planları ve yıllık programlar üzerinde gerekli çalışmalar yapılamadığı gibi, faaliyet raporları, yıllık çalışma plan ve programlarının ve bütçenin hazırlanmasıyla, bu konularda ortaya çıkan güçlük ve aksaklıkların tespitiyle, bunların giderilmesi, kanun, tüzük ve diğer mevzuat çalışmalarında Müsteşarlık görüşünün oluşabilmesini teminen, Müsteşarlık bünyesinde acilen kurulacak araştırma, planlama ve koordinasyon birimine, önemle ihtiyaç bulunmaktadır. Bu hususun dikkate alınmasını önemle rica ediyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum. (MHP, DSP ve ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Çok teşekkürler Sayın Gül.

Sayın Yazıcı, şahsınız adına konuşacak mısınız?

CAHİT SAVAŞ YAZICI (İstanbul) - Çok kısa konuşacağım Sayın Başkan.

BAŞKAN - Buyurun.

CAHİT SAVAŞ YAZICI (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Denizcilik Bakanlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkındaki Kanun Teklifi, aslında, teknik bir kanun. Teknik bir kanun olduğu için de, görüyor ve umuyorum ki, elbirliğiyle, hep beraber bu kanunu çıkaracağız.

Bu kanun vesilesiyle, hepimiz, denizciliği tekrar tartışma fırsatı bulduk. Aslında, denizcilik, biraz öksüz; tarım kadar, sanayi kadar, hayvancılık kadar desteklenen, o branştan gelen milletvekili sayısı az olduğu için, ilgilenilen bir konu değil; dolayısıyla, hak ettiği kadar ilgiyi almıyor; bir bakanlığı bile yok. Yunanistan 7 000 000-8 000 000'luk bir ülke, konuyla ilgili bir bakanlığı var, bu bakanlık, hakikaten, çok başarılı işler yaptığı için, ülkeye yılda 60 milyar dolar, bizim ihracatımızın iki katı kadar, sırf denizcilik geliri sağlıyor. Bunun, ciddî olarak kayda geçmesini ve hepimizin, bu konuyu, ülkenin çıkışı için bir kaynak olarak görmesini umuyorum.

Ben, bu sözü alırken, aslında, küçük bir noktada, denizcilere yaptığımız, basının yaptığı, belki Sayın Cumhurbaşkanımızın yaptığı, dolaylı olarak yaptığı haksızlığı vurgulamak istiyorum. Denizcilik camiasında bir gemi, örnek veriyorum 150 000 tonluk bir tanker, yaklaşık olarak 80 ilâ 100 000 000 dolar seviyesinde. Bugün hangimizin 80 000 000-100 000 000 dolar parası var?

Bu gemileri almak için kredi kullanmak zorundayız. Kredi, ya devlet kredisi olur ya bankaların kredisi olur ya da devletin, sektörün desteklenmesi için teşvik ettiği bankaların kredisi olur.

Bizim sektörümüzdeki armatörlerimiz de bu kredileri kullanmışlardır. Bu kredileri kullanan armatörlerden, her sektörde olduğu gibi içlerinde kötü niyetli olanları ya da şartlar gereği mağdur durumda kalanları, ekonomik krizler yüzünden, dünyadaki global kriz yüzünden sıkıntıya düşerek kredilerini ödeme zorluğuna düşenleri olabilir. Art niyetli olarak ödemeyenleri dışarıda tutuyorum, bunların sayısı da çok azdır; ama, bu, tekstil sektöründe de vardır, turizm sektöründe de vardır, bankacılık sektöründe de vardır...

Ama, şu anda manzara ne olmuştur; gazeteleri açıp okuduğumuzda, sanki, bütün denizcilik camiası hırsızdır. Bundan sonra, bu camia, kredi alabilir mi, teşvik alabilir mi, yeni gemi alabilmek için imkân bulabilir mi?!. Basınımız, bir sektörü karalamış ve yok etmiştir. Peki, bunun bedelini kim ödeyecektir; köydeki Ali efendi ödeyecektir, esnaf Ahmet efendi ödeyecektir; çünkü, benim 2,5 milyar dolar param, her sene Yunan gemisine gidecektir. Benim armatörümün gemisi olmazsa, benim yükümü, biraz önce bahsedilen devlet yüklerini kim taşıyacaktır; Yunan gemisi taşıyacaktır. Biz, armatörlerin 300 000 000 dolarını kriz haline getirip, bu camiayı, bu sektörü yok ettikten sonra, bu sektöre her sene 2,5 milyar dolar para yatıracağız, navlun ücreti ödeyeceğiz. Oysaki, bu, bu şekilde karalanmasaydı, gerçekten, art niyetli ve kötü niyetliler varsa onlar cezalandırılsaydı, bir camia bu şekilde yok edilmeyecekti.

2,5 milyar dolar; işte, bizim Amerika'dan dört senede aldığımız destekle ekonomimizi düze çıkardığımız 10 milyar doların dörtte 1'i.

Hâlâ geç kalınmış değil; denizcilik camiasının hiçbir kredisini aksatmayan bir sürü armatörü var, sıkıntıda olduğu için ufak desteklerle sıkıntılarını aşabilecek armatörleri var. Bunlar desteklendiği takdirde... Destek de nakit para değil, şu ana kadar yapılmayan, devletin yapacağı tek şey, kendi yüklerini; yani, 2,5 milyar doları Yunana ödediğimiz dediğimiz yüklerini, al kardeşim, on yıl sen benim yükümü taşı diyecek, bir kontratın altına imza atacak. Armatör, gider, yurt dışındaki bütün kredi kurumlarından bu kontrat karşılığında kredisini zaten kendisi bulur. Ama, biz, ne hikmetse, bu kendi yüklerimizi, kendi taşımalarımızı bir yıllık, iki yıllık sözleşmelerle yapıyoruz. Bir yıllık sözleşmeyle de, hiç kimse 100 000 000 dolarlık gemiye yatırım yaptıramaz, hiçbir yerden de bu krediyi bulamaz. Yani, biz, 2,5 milyar doları kendi filomuza gemi olarak katabilecekken sadece uzun vadeli sözleşmelerle, ne hikmetse, bir yıllık, iki yıllık sözleşmelerle bunların olmasını engelliyoruz.

En basit örnek, Manavgat'ta akarsuyumuzu satıyoruz. Senede 180 000 000 ton akarsu, tatlı su; İsrail müşterisi. Bu, bizim elimizdeki bir imkân, bir güç. Biz bunu satarken, bir kombine fikir üretip, bunu nakliyesiyle birlikte satmayı düşünsek inanılmaz derecede bir yük taşımacılığımız oluşacak; ama, biz ne yapıyoruz; biz suyumuzu satalım; çünkü, orası, sadece o zihniyette, o ufaklıkta bir şey. Bunun temel nedeni de, bürokrasinin ağırlıklı olarak özel sektörden gelmemesi ve özel sektöre de, nedense, düşman gözüyle bakılması. Oysaki, özel sektör bu ülkenin iç dinamiği. Özel sektördekilerin televoleci zihniyetiyle karşılanması bu ülkeyi bu noktalara getirmiştir. Özel sektörle ilgili bir konuyu savunduğunuzda, milletvekili olarak size iş takipçisi damgası vurulmaktadır.

Ben, özel sektörden geldim. Özel sektör dinamiklerini harekete geçirmediğimiz sürece, devlet olarak bir noktaya varmamız imkânsızdır. Bu nedenle, özel sektörün bütün sorunlarını, sıkıntılarını, cesur bir şekilde buraya gelip, tartışmalıyız.

Bu duygularla, hepinizi saygıyla selamlıyor, denizciliğin önümüzdeki günlerinin daha aydınlık olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim. (DSP, MHP ve ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Çok teşekkürler Sayın Yazıcı.

Şahsı adına ikinci söz talebi, esasen, Konya Milletvekilimiz Sayın Lütfi Yalman'ındı. Sayın Yalman bu hakkını Sayın Aslan Polat'a devrettiler.

Buyurunuz Sayın Polat. (SP sıralarından alkışlar)

ASLAN POLAT (Erzurum) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlarım.

Şimdi, bir kere, bizim, getirilen bu Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Plan ve Bütçe Komisyonunda görüşülmesi sırasında da birkaç yönden itirazlarımız vardı; nedir itirazlarımız; tasarının esasına değil de, şekil olarak itirazlarımız var.

Şimdi, bu tasarının 1 inci maddesi, 10.8.1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 4 üncü maddesini değiştiriyor.

Şimdi, 1993 yılında, bu kanun hükmünde kararnameyle, bu Müsteşarlık kurulmuş; fakat, 1993'ten 2002'ye gelmişiz, dokuz yıl geçmiş, bu kararname, getirilip de, şu Türkiye Büyük Millet Meclisinde görüşülmemiş. Halbuki, Anayasanın 91 inci maddesinde, kanun hükmünde kararnameler en kısa zamanda gelir ve Mecliste görüşülerek kanunlaşırlar deniliyor. Bu kanun hükmünde kararnamenin -yani, ben, bütün hükümetleri söylüyorum; kim orada daha çok kalmışsa, onun günahı daha çoktur- tümünü getirip de burada görüşmeden, sadece 4 üncü maddesinin görüşülmesi, bizim anlayışımıza göre, Anayasanın 91 inci maddesine aykırıdır; işte, bizim buna itiraz ettiğimiz birinci konu budur.

İkincisi; tasarının 2 nci maddesinde, siz, Denizcilik Müsteşarlığına bağlı çeşitli ana hizmet birimleri kurmuşsunuz. Bunlardan Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili, Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü Dış Ticaret Müsteşarlığıyla ilgili, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü Sanayi Bakanlığıyla ilgili. Üç ayrı bakanlığı ilgilendiren müdürlükleri, siz, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesi altında birleştirmeye kalkmışsınız. Biz, bunun da yanlış olduğu kanaatindeyiz.

Şimdi, Sayın Bakan gelir, bize cevap verirse, Refahyol döneminde de bu Meclise sunulmuştu diyebilir. Olabilir, o zaman da bir yanlışlık yapılmış olabilir; ama, esas konu şu: Siz, şu anda, her şeyde tasarrufa gidiyorsunuz. Sadece şu günlerde, 500'ü Ziraat Bankası, 250'si Halk Bankası olmak üzere, 750 tane banka şubesini kapatacağız diyorsunuz ve bütün milletvekillerinin odaları, o ilçelerden "Ziraat Bankası kapanmasın", "Halk Bankası kapanmasın" diye gelen belediye başkanları, yöre halkının temsilcileriyle dolarken, her gün bir kanun getiriyorsunuz, her kanunla yeni bir müsteşarlık kuruyorsunuz, bir bakanlık kurmaya çalışıyorsunuz, kadro alıyorsunuz...

Bir de, yine -ben de şaşırdım; Plan ve Bütçe Komisyonunda, biz, hep, kadroları azaltıyorduk, burada nasıl oldu, ben de farkına varamadım- Plan ve Bütçe Komisyonunda hükümetin teklifi 37 kişiydi, Komisyonda 1 inci listede 47, 2 nci listede 17 olmak üzere, 64 kişiye çıkarılmış. Burada, herhalde ya bizim bir atlamamız oldu. Plan ve Bütçe Komisyonunun Sayın Başkanı ve Sayın Bakan burada bilgi verirlerse memnun olurum; çünkü, genel olarak, Plan ve Bütçe Komisyonuna gelen bütün kadrolar azaltılırken; yani, bu MHP'ye niye böyle birden bire torpil geçildi, ben bunu anlayamadım; yani, bu bir özellik mi oldu, bir taviz mi oldu, ben bunu anlayamadım. Burada izah edilmesi gereken bir konu var.

YÜCEL ERDENER (İstanbul) - Atlamışsınız.

ASLAN POLAT (Devamla) - Olabilir; yani, biz de atlamış olabiliriz, doğrudur.

Şimdi, burada bir üçüncü itiraz ettiğim konu da şu; bunun gerekçesinde bir itirazım var, o da şu: Şimdi, gerekçenin 2 nci sayfasında denilmiş ki: Mevzuat gereği denetim ancak Başbakanlık Teftiş Kurulu Başkanlığınca yapılıyor. Başbakanlık Teftiş Kurulu Başkanının işi çok olduğu için şimdiye kadar hemen hemen hiç ciddî bir denetim yapamadı. Bunun üzerine; ancak, Devlet Bakanlığı makamının onayı alınarak muhakkikler vasıtasıyla birkaç defa denetim yaptık; bunlar da bir iç denetim olduğu için her zaman bir problem yarattı, her zaman bir münakaşa yarattı.

Şimdi, ben bu Hükümete soruyorum: Başbakanlık Teftiş Kurulunun vazifesi çok ise, son yıllarda kurulan birçok üst kurulların denetimini, Sayıştaya veren Hükümet teklifini, siz kalktınız, niye değiştirdiniz de, Başbakanlık Teftiş Kurulundan eleman almak şekliyle başka bir denetim kuruluna verdiniz? Başbakanlık Denetim Kurulu şu anda vazifesi olan kurulları dahi denetleyemiyorken, oradan eleman alınarak, tamamen kendi dışında, Sayıştayın denetleyeceği bir kuruluştan alarak, orada bir denetim yapılmasını niye yaptınız?

İkincisi, yine Milliyetçi Hareket Partili arkadaşlarıma soruyorum; Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulunun bu kadar vazifesi çoksa, niye, afet işleriyle ilgili kanun hükmünde kararnamedeki denetimi Sayıştay denetiminden aldınız ve yine Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu da dahil birtakım kurullardan aldığınız elemanlarla ayrı bir denetim kuruluna verdiniz? Başbakanlık Yüksek Denetlemenin vazifesi çoksa, bu denetimler niye ek olarak ona veriliyor? Eğer Başbakanlık Yüksek Denetlemenin vazifesi bu kadar çok değilse, bugün, bu kanunla yapılacak olan Müsteşarlık bünyesinde bir denetim birimi oluşturulmasını ben anlayamadım. Sayın Bakanım bunu izah ederse memnun olacağım.

Bir taraftan diyorsunuz ki, iç denetimler, bakanlık içerisinde probleme sebebiyet veriyor. Bu ifadeyi gerekçesinde söylüyorsunuz. Peki, iç denetimler bir problem yapıyorsa, sizin Müsteşarlık bünyesinde oluşturulacak bir kurum içerisindeki denetim biriminde yine bu iç denetim olmuyor mu? Yine bu iç denetim olduğu için yine o problem olmayacak mı?!

Eğer denetim yapılacaksa, bu denetimlerin dış denetim olarak yapılması ve dış denetimler olarak yapıldığı zaman da, ya bunların en dışı, tabiî, Başbakanlık Denetleme, Sayıştay denetlemesi bilhassa... Ben burada, hâlâ, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulundaki o Sayıştay denetimini hükümet olarak sizin niçin çıkardığınızı bir türlü hazmedemiyorum. İnşallah, bugün Cumhurbaşkanı onu veto eder de, halkın ve Meclisin verdiği iradeye uygun bir hareketi yapar diye de düşünüyorum.

Şimdi, burada, size, yine önem vermiş olduğum bir konuyu daha söyleyeceğim. Gemi İnşa Sanayii ve Rekabet Edilebilirlik Özel İhtisas Komisyonunun bir raporunun 47 nci sayfasından bir bölümü, çok katıldığım için buradan okuyacağım; o da şudur: "Sektörle ilgili tüm kamu ve özel sektör kurumlarında gemi mühendisliği istihdamı ve aktif kullanımı önem arz etmektedir" denilmektedir. Bu, çok önemli bir konudur. "Günümüzde, gemi mühendisi istihdam etmediği halde tersane olarak ruhsat alan ve devlet tarafından çeşitli şekillerde teşvik edilen projeleri gerçekleştiren tersaneler bulunmaktadır" deniliyor ve devam ediliyor: "Devletçe teşvik edilen projelerin, malzeme, enerji, işgücü ve zaman kaybı içermesi kimsenin kabul edemeyeceği bir olgudur" deniliyor. Çok doğrudur ve ben de, DPT'nin bu görüşünü... Hiç olmazsa, bundan sonra kurulacak olan müsteşarlık bünyesindeki denetim biriminin bu konuya dikkat etmesini ve bu konuda hakikaten, mühendisleri -gemi mühendisi- olmayan tersanelerin çalıştırılmaması... Yine bunun devamında deniliyor ki: "1995 yılında Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının yaptığı tebliğden sonra proje büroları arttı; ama, tebliğde belirtilen kontrol mühendisliği de uygulamaya konulmalıdır." Bakanlığın, bu kontrol mühendisliğine de son derece dikkat etmesini, yine burada, Sayın Bakana biz arz ediyoruz.

Şöyle bir konu daha var; bu son zamanlarda, bilhassa gelişmiş ülkeler herhangi bir devlete ambargo koyacakları zaman, hemen, ilk yaptıkları şey, çevre güvenliğini öne atmak oluyor; sanki, kendileri çevreye çok dikkat ediyorlarmış gibi! Onun için, bu çevre şartlarını, ISO 14000 olan çevre güvenliğini de sağlayacak şekilde, bu mühendis elemanlarının, hem tersanelerin hem de gemilerin yapımlarında dikkat etmesi gerekir diye düşünüyorum.

Burada bir önemli konu daha var -yine vakit de daralıyor- Devlet Planlama Teşkilatı, sektör sorunlarını belirtirken "günümüz şartlarında, gemi inşaında doğru pazarların seçilip, o pazarlarda uygun pazarlama yöntemlerinin kullanılması gerekiyor. Bu pazarlarda pazarlanabilecek ürünlerin seçimi, dizayn ve üretiminin kaliteli ve zamanında yapılabilmesi, pazarlamada başarı şansını artıracak, bunun da en önemli koşulu finansmandır" diyor.

Şimdi, bu finansman konusuna gelmişken, Sayın Bakanım, eğer, son günlerde, mesela, 23.1.2002 tarihli Hürriyet Gazetesinde ve yine, haziran ayında Habertürk'te çıkan haberlerde Emlakbank'ın denizcilik sektörüne vermiş olduğu birtakım kredilerin geri dönmediğini, bunlardan dolayı iki devlet bakanı arasında bir problem olduğu belirtilmektedir. Sayın Bakanım, bu konuda, eğer, burada Meclisi bilgilendirirseniz, hakikaten memnun oluruz; çünkü, biz, gazetelerden ziyade sizden duymak isteriz. Emlak Bankasınca verilen gemicilikle ilgili verilen bu kredilerin Hürriyet Gazetesinde olsun, demin bahsettiğim Habertürk'te ve diğer gazetelerde olsun, çıkan haberler hakkında bizi bilgilendirmenizi arz etmekteyiz.

Burada önemli bir konuda daha var -yine, bu Devlet Planlama Teşkilatı raporunda var- ve ben çok önemsediğim için, onu da burada belirtmek, söylemek istiyorum, o da şu: "17 Ağustos depremi ve Galata Köprüsündeki problemler sebebiyle gemi inşa sektöründe problemler oldu." Şimdi, ben bir şey söyleyeceğim...

BAŞKAN - Sayın Polat, toparlayabilir misiniz; sonuçlandırabilir misiniz.

ASLAN POLAT (Devamla) - Tamam Sayın Başkanım, bitiriyorum.

Şimdi, Türkiye'nin en önemli otoyolu yapılıyor, Ankara-İstanbul arasındaki o meşhur otoyol yapılıyor, altından, deprem fayı geçiyor! Türkiye'nin can damarı olan denizcilik tersanesi, getirilip, en büyük deprem bölgesi olan yerde kuruluyor! Yani, bunlar yapılırken, projeler yapılırken, neden buralar deprem yerleri mi, değil mi konularında gerekli araştırmalar yapılmıyor?! Yani, bu konuda hesap sormak gerekir; kim yaptıysa bu hatayı, kim ettiyse sormak lazım. Türkiye'nin en büyük yatırımlarını yapıyoruz, en büyük maliyetli kuruluşlarını yapıyoruz, hiçbir araştırma yapmadan, gelip, deprem fayının üzerine denizcilik tersanesini kuruyoruz, otoyol kuruyoruz, Bolu Tünelini kuruyoruz; sonradan bir deprem oluyor, bunların her biri çalışamaz hale geliyor ve milyarlarca paramız heder oluyor.

Yine, burada çok önemsediğim için bir şey söylemek istiyorum -Sayın Bakanım, burada bu konuda da bilgi verirse memnun olacağım- şimdi, burada, İstanbul Deniz Ticaret Odası bir bilgilendirme föyü göndermiş, burada benim zoruma giden konu şu. Diyor ki: "Bütün dünyada denizcilik sektöründe 2006 yılına kadar inşaat tersaneleri siparişleri dolu olmasına rağmen, Türkiye'deki 500 000 dwt'lik yıllık inşa kapasitesine sahip gemi inşaat sanayiimiz ancak yüzde 10-15 kapasiteyle çalışmaktadır." 1'e 6 istihdam imkânı sağlayan bu kadar önemli sanayii neden çalıştıramıyoruz; bu konuda da bize bilgi verirseniz memnun olacağız.

Saygılar sunarım.

BAŞKAN - Çok teşekkür ediyorum Sayın Polat.

Sayın milletvekilleri, gruplar ve şahısları adına konuşma bölümünü bitirdik.

Soru sormak isteyen milletvekillerimiz var mı?

ASLAN POLAT (Erzurum) - Sayın Başkan, ben, konuşmamda bir soru sormuştum.

BAŞKAN - Hükümet adına Sayın Bakanımız konuşma yapmayacaklarını ifade ettiler.

MEHMET SADRİ YILDIRIM (Eskişehir) - Sayın Başkan, ben soru soracağım.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Yıldırım.

MEHMET SADRİ YILDIRIM (Eskişehir) - Sayın Başkan, delaletinizle, Sayın Bakana, aşağıdaki sorumu sormak istiyorum.

Ülkemizin içerisinde bulunduğu ekonomik krizin yoğun bir biçimde yaşandığı, devletin yüzde 200'lerle borçlandığı ve memurların zorla emekli yapıldığı bir dönemde, kamuya yük getirecek ve hiçbir yararı olmayacak yeni kadro ihdas etmenin sebebi nedir?

Ayrıca, teftiş kuruluna ne gerek vardır; açıklar mısınız.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Yıldırım.

Sayın Turhan Alçelik, buyurunuz.

TURHAN ALÇELİK (Giresun) - Sayın Başkanım, aslında, bu tasarının 10 uncu maddesi üzerinde benim de konuşmam var; ancak, ben, bir soru olarak, hükümetin gündemine girmesi bakımından, bu konuşmadan önce, Sayın Bakandan şunu öğrenmek istiyorum, daha doğrusu, Sayın Bakanla birlikte hükümetten: Giresun Limanı tam üç yıl önce bir deniz felaketi dolayısıyla tamamen kullanılamaz hale geldi. O günden bugüne, hükümet adına, hiçbir fiilî çalışma yapılmadı. Bu çalışmayı ne zaman yapacaksınız? Giresun Limanı, denizcilik konusunu görüştüğümüz bugünde ne zaman hayata geçecek, kullanılabilecek?

Teşekkür ediyorum efendim.

BAŞKAN - Teşekkürler Sayın Alçelik.

Ben, konuyla ilgili hiç yanıt vermeyeceğim, onu mutlaka siz yaparsınız Sayın Alçelik; çünkü, daha önce, biliyorsunuz, Özelleştirme İdaresinde milletvekili arkadaşlarımızla o konuda belli bir yol kat etmiştik.

Buyurun Sayın Bakan.

DEVLET BAKANI RAMAZAN MİRZAOĞLU (Kırşehir) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Denizcilik Müsteşarlığına bağlı Teftiş Kurulu APK'nın kurulma gerekçesi kanunun dibacesinde, kanunun içerisinde mevcuttur; 67 liman başkanlığı, 7 bölge müdürlüğü, Hopa'dan İskenderun'a kadar 8 333 kilometrelik uzun bir sahaya yayılan denizcilikle ilgili birimlerin, limanların denetimi, hiç şüphesiz, gerekmektedir, bu amaçla kurulmaktadır.

Bunun dışında, bir sayın sözcü "dünya tersaneleri 2006 yılına kadar sipariş aldığı halde, dolu olduğu halde, bizim tersanelerimiz niçin yüzde 15, yüzde 20 kapasiteyle çalışıyor?" dediler; kendileri çok haklılar. Güney Kore, bugün için, sırf, gemi inşa sanayiinden senede 10 milyar dolar kazanmaktadır. Bizim, Tuzla bölgesinde, özel tersanelerimiz, maalesef, düşük kapasiteyle çalışıyor. Burada en büyük sorun, finans sorunu, kredi sorunu, bankacılık sistemindeki bozulmalardır. Reel sektöre gerçek finans desteğinin, kredi desteğinin verilmeyişi denizcilik sektörünü de etkilemiştir. Şu anda tersanelerimizde iş yapan özel sektörümüz büyük ölçüde kendi kaynaklarıyla ve yurt dışından bulduğu kredilerle gemileri yapmaktadırlar. Bazı armatörlerimiz ise Türkiye içerisinden yeteri kadar kredi alamadıkları için, dışarıdan buldukları krediyle dışarıda gemi inşa ettirmektedirler. Türk ekonomisi düzlüğe çıktığı takdirde, finans sektörü, bankacılık sistemi gerektiği şekilde vazife verdiği takdirde -ki, buna hükümet olarak çalışıyoruz- Türk gemi inşa sanayii de tam kapasiteyle çalışmaya başlayacaktır; bizim çalışmalarımız da bu amaçtadır.

Giresun Milletvekilimiz Sayın Turhan Alçelik, Giresun Limanıyla ilgili çalışmalar hakkında bilgi istedi. Bu çalışmalar tamamlandı, projeler hazırlandı, Ulaştırma Bakanlığında DLH Genel Müdürlüğü ödenek konusunu çözmeye çalışıyor. Konuyu yakından takip ediyoruz.

Diğer soruları yazılı olarak cevaplandıracağız.

Saygılar sunuyorum.

ASLAN POLAT (Erzurum) -Sayın Bakan, ben de konuşmam sırasında size soru sormuştum; ama, bu soruma cevap vermediniz...

DEVLET BAKANI RAMAZAN MİRZAOĞLU (Kırşehir) - Yazılı cevap vereceğiz Sayın Polat.

BAŞKAN - Çok teşekkür ediyorum Sayın Bakan.

ASLAN POLAT (Erzurum) - Sayın Başkan, karar yetersayısının aranılmasını istiyorum.

BAŞKAN - Karar yetersayısı...

ASLAN POLAT (Erzurum) - MHP'liler niye gelmiyor?!. Sayın Bakanları burada; gelsinler...

İLYAS YILMAZYILDIZ (Balıkesir) - Soru sorabilir miyim.

BAŞKAN - Soru-cevap işlemi bitti Sayın Yılmazyıldız.

İçtüzüğün 81 ve 60 ıncı maddelerine göre soru-cevap işlemini tamamladık.

Sayın milletvekilleri, böylece, tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmış bulunmaktadır.

MEHMET ZEKİ ÇELİK (Ankara) - Karar yetersayısının aranılmasını istiyorum.

BAŞKAN - Maddelere geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler...

Sayın milletvekilleri, bizim bu trafik içerisinde sağlıklı bir sayım yapabilmemiz mümkün değil. Arkadaşlarım saymaya başladı; ama, sürekli, kapılardan milletvekilleri giriyor; onun için, elektronik...

MEHMET ŞANDIR (Hatay) - Elektronik cihazla yapın.

BAŞKAN - "Elektronik cihazla oylama yapacağım" diyorum; iki saniye beklerseniz söyleyeceğim.

Sayın milletvekilleri, tereddüde düşüldüğü için, elektronik cihazla oylama yapacağız; oylama için 5 dakika süre vereceğim. Sayın milletvekillerinin oy düğmelerine basarak salonda bulunduklarını bildirmelerini, bu süre içerisinde elektronik sisteme giremeyen milletvekillerinin, salonda hazır bulunan teknik personelden yardım istemelerini, buna rağmen sisteme giremeyen üyelerin ise, oylama pusulalarını teknik personel aracılığıyla 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, karar yetersayısı vardır; kanun tasarısının maddelerine geçilmesi kabul edilmiştir.

Maddeleri, Sayın Kâtip Üye arkadaşımızın oturarak okuması hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul eldenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

1 inci maddeyi okutuyorum :

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞININ KURULUŞ VE GÖREVLERİ HAKKINDA

KANUN HÜKMÜNDE KARARNAME, DEVLET MEMURLARI KANUNU,

HARCIRAH KANUNU İLE GENEL KADRO VE USULÜ HAKKINDA

KANUN HÜKMÜNDE KARARNAMEDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA

DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1. - 10.8.1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 4 üncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Madde 4. - Merkez teşkilâtı, ana hizmet birimleri ile danışma, denetim ve yardımcı hizmet birimlerinden meydana gelir.

Merkez teşkilâtı Ek-1 sayılı cetvelde gösterilmiştir."

BAŞKAN - 1 inci madde üzerinde söz isteyen, Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına, Tokat Milletvekili Sayın Ergün Dağcıoğlu.

Buyurun Sayın Dağcıoğlu.

Süreniz 5 dakikadır.

AK PARTİ GRUBU ADINA MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Tokat) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname kapsamında, 643 sıra sayılı Kanun Tasarısının çerçeve 1 inci maddesi münasebetiyle huzurlarınızdayım; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Arkadaşlar, görüşülmekte olan tasarının 1 inci maddesiyle, 10.8.1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 4 üncü maddesi "merkez teşkilâtı, ana hizmet birimleri ile danışma, denetim ve yardımcı hizmet birimlerinden meydana gelir" şeklinde değiştirilmektedir. Buna göre, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde, Teftiş Kurulu Başkanlığı, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı gibi bazı birimler kurulmak istenmektedir.

Şimdi, bu saatte, buraya bakınca, aklıma, Temel'in bir fıkrası geldi: "Bu balığın kuyruğu insanın zihnini açar, onun için pahalı olarak satıyoruz" diyor bir adama. Adamcağız, balığın kuyruğunu alıp yedikten sonra "yahu hiçbir şey fark etmedim, bu ne biçim iştir" deyince, Temel de "ben sana, insanın zihnini açar diye söylemedim mi" diyor!

Şimdi, biz de, sene 1993'ten beri tartışmışız tartışmışız; ama, hâlâ araştırma, planlama, koordinasyon ve denetim eksikliğini fark edemediğimizden veyahut da gerekli gayreti gösteremediğimizden, bugüne kadar kurulması gereken bir oluşumu kurmakta geç kalmışız.

Bu, aslında, şablon kanun olarak kabul edilen 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkında Kanuna da uygun olarak şimdiye kadar çoktan olması gereken bir yapılanmaydı; ama, geç de olsa bugün yapılacağı için, eksikleriyle gedikleriyle tartışacağımız bu kanunun hayırlı olmasını niyaz ediyorum.

Ancak, aklıma takılan bir soru var. Teftiş Kurulu Başkanlığı, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı kurulurken ihtiyaç duyulan personel, Müsteşarlık bünyesinden karşılanabilecek midir diye Sayın Bakana soruyorum; yani, yeni eleman mı alacaksınız, mevcutlardan mı kaydırma yapmayı düşünüyorsunuz. Ayrıca, tasarıda, belli branşlarda, mesleklerde yatay geçişe imkân veren düzenleme, sağlıklı bir yaklaşım olmakla beraber, acaba, aranan niteliklere uygun merkez ve taşra teşkilatlarında bulunan personel sayısı ne kadardır ve yeterli midir bunun cevabını vermeniz lazım.

Tali komisyonlarda Sayın Bakanın da ifade ettiği gibi, şayet, eleman sıkıntısı olursa, kaydırma mı yapacağız, yeni eleman mı alacağız, başka bakanlıklardan mı kaydıracağız, mütemadiyen konuşmacıların eleştirilerine konu olan dışarıdan atama yöntemine mi başvuracağız; yoksa, devlete yeni yük olmayacak şekilde, problemi kaydırma metoduyla kendi iç dinamiklerinizden mi çözeceksiniz, bunu açıklamanız lazım.

Ben, prensipte denizcilik sektörüne, dolayısıyla da Müsteşarlığın daha dinamik ve güçlü bir yapıda olmasına inanan bir arkadaşınızım. Buna, geçmişteki konuşmalarımıza baktığınızda göreceksiniz. İhdas edilmesi gereken kadrolara ilişkin olarak da, 64 ilave kadro tahsisinin öngörüldüğü görülmektedir. Bunun gerekleri, teftiş kurulu ve APK başkanlığının teşkiline ilave olarak, diğer kadro tahsislerine gidilmesinin gerekçeleri somut, gerçekçi ve ülke yararları temeline dayalı olarak, burada, Genel Kurula anlatılmalı ve ikna edilmelidir; yani, adama iş bulmadığınızı; işe yetişmiş, kaliteli personel bulacağınızı burada ispat etmelisiniz Sayın Bakan.

Ayrıca, 643 sıra sayılı bu kanun tasarısının Başbakanlıkça Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulan genel gerekçesinde dile getirilen liman başkanlığı sayısı ise, çok üzülerek ifade ediyorum ki, 65 değil 68 olarak düzeltilmelidir; çünkü, doğrusu budur. Ülkemizde, bildiğim kadarıyla, 68 liman başkanlığı vardır; bu durum, bu yanlışlık, Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonundan da, maalesef, dikkat edilmeden geçmiştir. Burada, bu yanlışlığı düzeltirsek iyi olur; yoksa, biraz evvel, Sayın Bakanım bir soruya cevap verirken, bu sefer de 64'ü bıraktı "67" dedi; dolayısıyla, şu doğru olan 68'i, bugün, burada, hep birlikte tescil edersek sevinirim.

Arkadaşlar, bugüne gelirsek; asıl amaç, Denizcilik Müsteşarlığının güçlendirilmesi veya güçlü bir denizcilik bakanlığının kurulması olmalıdır; hepimiz artık buna yoğunlaşmalıyız. Sayın Bakan da, denizcilik bakanlığının kurulmasıyla ilgili olarak duyduğu rahatsızlığı, önceki konuşmalarında dile getirdi ve umut olarak da, 3 Genel Başkanın yaptığı ortak açıklamadan, geçtiğimiz bütçe görüşmelerinde ifade etti...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen sonuçlandırın.

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Devamla) - Biz de, bu umudu sayısız kereler dile getirmiştik; ancak, Sayın Bakanın umduğunu bulamadığı, halen şu soruların cevabının verilememesinden bellidir; çünkü, denizcilik bakanlığı, söylenildiği gibi kurulabilecek midir; hâlâ müphem. Buna hükümet mi yoksa IMF mi karar verecektir; bu da, hâlâ müphem. O manada, evet niye böyle söyledin, IMF'yi kattın derseniz... Çünkü, arkadaşlar, para veren, emir verir, kuşatır, yönetir, yönlendirir; para alan ise, emir alır...

BAŞKAN - Lütfen, bitirir misiniz Sayın Dağcıoğlu.

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Devamla) - Bugün, bakanlık sayısının 22'ye indirilmesi, kamu bankalarından personel çıkarılması, yüzlerce şubenin kapatılması, resen emeklilik ve emekliliğin teşviki, özendirilmesi gündemdeyken, müsteşarlık bakanlığa nasıl dönüşecek bilemiyorum. Şayet, denizcilik bakanlığı...

BAŞKAN - Efendim, lütfen, sonuçlandırır mısınız.

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Devamla) - Bitiriyorum efendim.

Şayet denizcilik bakanlığı mümkün görünmezse, aklın yolu birdir diyor, güçlü ve dinamik bir Denizcilik Müsteşarlığı kurulmalıdır diyoruz; fakat, kaş yapayım derken göz çıkarmadan, Başbakanlığa bağlı bir müsteşarlık olmalı; yoksa, Denizcilik Müsteşarlığının, son günlerdeki fısıltılara göre, asla, Ulaştırma Bakanlığına bağlı, onun bünyesine bağlı bir kuruluş olması düşünülmemelidir diye altını çiziyorum.

Sonuç olarak, bu kanunun, uzun bir zamandır tespit ettiğimiz eksiklikleri giderebilmesi için bir alt zemin oluşturacağına inancımı ifade ediyor, hayırlı olması dileklerimle, saygılar sunuyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Doğru Yol Partisi Grubu adına, Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız.

Buyurun Sayın Yılmazyıldız. (DYP sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakika.

DYP GRUBU ADINA İLYAS YILMAZYILDIZ (Balıkesir) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameyle ilgili kanun tasarısı hakkında söz almış bulunmaktayım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Burada, 1 inci maddede, merkez teşkilatıyla ilgili ve bunlara ne kadar kadro verileceğiyle ilgili bir cetvel tanımlanmaktadır. Burada, benim, öncelikle vurgulamak istediğim şey, küreselleşen dünyada değişim çok hızlı olmakta, geçmişte düşünülen yöntem ve metotların bugün geçerli olmadığı durumlar da ortaya çıkmaktadır. Yapacağımız her düzenleme, dünyadaki bu hızlı gelişmeleri ve değişimleri dikkate alarak yapılmalıdır. Bugün, dünyada, kombine taşımacılık, sıfır stokla üretim, yani, "justing time" denilen, çok etkili mal tedarik sistemlerinin kurulmasına ihtiyaç vardır. Bu anlamda, küreselleşen dünyada ulaştırma, deniz, hava, kara, demiryolu ve bunun dışındaki her türlü alternatif taşıma sistemlerinin bir bütün olarak ele alınmasına ihtiyaç vardır. Ulaştırma sisteminin çeşitli türleri bölünerek, bölerek, başka başka otoritelere bağlayarak, koordinasyonun sağlanması mümkün değildir; halbuki, koordinasyonun yapılabildiği, etkili, hızlı, verimli, ucuz, güvenli bir ulaşım politikasının geliştirilmesi lazımdır. Türkiye Cumhuriyeti bütçesi bir bütündür; bunun ne kadarının demiryollarına ayrılacağı, ne kadarının denizyollarına ayrılacağı, ne kadarının karayollarına, havalimanlarına ayrılacağı bellidir. Siz, bunların her birini ayrı bir otoriteye bağlarsanız, her otorite, yani her bakanlık, kendince, daha fazla iş yapabilmek amacıyla bir mücadele içine girerler. Dolayısıyla, bir koordinasyon olması mümkün olmaz, kaynakların etkili ve verimli kullanılması mümkün olmaz.

Son günlerde, özellikle devletin küçültülmesi, bakanlık sayılarının azaltılması gibi konular sık sık gündeme gelmekte. Teyit alamadım, ama, örneğin Japonya'da, 126 000 000'luk bir ülkede, trilyonlarca dolarlık ticaret hacmi olan bir ülkede ve her tarafı ada olan bir ülkede, bütün bakanlıkların sayısı 25-16'yı geçmemektedir; dolayısıyla, burada, neredeyse bir müsteşarlık bir bakanlık zihniyetiyle yapılan politikalarla bir yere varmak mümkün değildir. Bu konudaki koordinasyonsuzluklar için, yaşanmış bir örnekten bahsetmek istiyorum. Sayın Bakanıma da, burada, hiç olmazsa bunun için teşekkür etmek istiyorum, bugünkü Resmî Gazetede yayımlandı bir kararnamede. Örneğin, limanların sınırları belli olmadığı için, birkısım limanlar Devlet Demiryollarının denetimindedir, başka limanlar veya denizin diğer kısımları Bakanlığın uhdesindedir; bir firma, devlete güvenerek, Bakanlığa güvenerek bir izin almış; ancak, uzun süre zarar etmek zorunda kalmıştır, yaptığı yatırımı kullanamamıştır; ama, bu koordinasyon çok zaman almıştır; 30 Temmuz 2001'de verilen Bakanlar Kurulu Kararnamesi, bir başka bakanlığın direnmesi sonucu ancak bugün çözülebilmiştir. Bu arada, Türkiye, para kaybetmiştir, zaman kaybetmiştir.

O halde, ben, bunun, bir müsteşarlık olarak düzenlenmesinden ziyade, ulaştırma politikalarının sil baştan ele alınıp... Bakınız, birkısım limanlar Ulaştırma Bakanlığında, bir kısmı Denizcilik Müsteşarlığında; yani, ne olduğu belli değil. Halbuki, her limanda bir de devlet demiryolu gerekiyor. Bu kombine taşımacılığın olabilmesi için, bütün bu taşımacılıkla ilgili konuların tek bir bakanlık altında birleşmesi gerektiğini ve dolayısıyla, bakanlık sayılarının azaltılmasının bu yolla mümkün olabileceğini, bundan da Türkiye'nin kazançlı çıkacağını düşünüyorum. Aksi halde, çok şeyler kaybederiz. Eğer, bu Müsteşarlık bu haliyle çıkacaksa... Ben baktım, mesela, burada, belki Başbakanlığın teftişinden çekinildiği için, Müsteşarlığın içinde bir teftiş kurulu olsun istenmiş, bir şey demiyoruz; yeni kadro ihdas ediliyor.

Yine, APK, malum, bir şekilde pasif göreve atananların olduğu bir makam şeklinde algılanıyor; bir israf kaynağıdır. Kaldı ki, burada, mutlaka tasarrufun önemi olan bir şey vardır; ama "e- devlet" diyoruz "bilgi toplumu" diyoruz, hemen hemen bütün arkadaşlarımız konuşmalarında bu konuları dile getiriyor; bilgi işlem dairesi yok!.. Ee, bilgi işlem dairesinin olmadığı bir yerde... Örneğin, az önce Sayın Tezmen'den dinledim, bakanlığı döneminde "Singapur'a gittiğimizde, burada üç ayda yükleyemediğiniz bir geminin, bilgisayar kontrolüyle birkaç günde yüklendiğini gördük" dedi. Böyle bir sistemin kurulabilmesi, önünün açılabilmesi için, bu anlamda bilgi işlem dairesinin olması lazım.

2 nci maddede de konuşacağım için, diğer kısımları, sözlerimi orada ifade ederim.

Hepinize saygılar sunuyorum. (DYP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Çok teşekkürler Sayın Yılmazyıldız.

Saadet Partisi Grubu adına Ankara Milletvekili Zeki Çelik; buyurunuz. (SP sıralarından alkışlar)

SP GRUBU ADINA MEHMET ZEKİ ÇELİK (Ankara) - Değerli Başkan, değerli milletvekilleri; Denizcilik Müsteşarlığının kuruluş ve görevleriyle ilgili tasarının 1 inci maddesi üzerinde Saadet Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Üç tarafı denizlerle çevrili, nüfusunun yüzde 61'inin, sanayiinin de yüzde 80'inin sahil kesiminde bulunduğu, ancak denizcilik açısından bakıldığında, denizci olmayan bir ülkede Denizcilik Müsteşarlığını konuşuyoruz. Deniz ulaştırması, hava, kara ve demiryolundan çok daha ucuz olmasına rağmen, dış taşımacılığımızın yüzde 30'unu, içte ise sadece yüzde 5'ini deniz ulaşımından sağlıyoruz. Dünya deniz ticaret filosu içerisinde de, Yunanistan'ın yeri yüzde 20 iken, bizim yerimiz sadece yüzde 1'dir.

Bu durumda, denizciliğimizi geliştirmesi düşünülen Denizcilik Müsteşarlığının, Başbakanlığa bağlı bir kurumken bir bakanlığa bağlanmasının hizmetin daha iyi görülebilmesi için gerekli olduğunu düşünmüyorum; çünkü, direkt Başbakanlığa bağlı oldukları için Dış Ticaret, Hazine, Devlet Planlama gibi müsteşarlıklar daha mı az fonksiyoneldir?! Bir bakanlığa bağlı olmak, hangi hizmette sürat ve kaliteyi artıracaktır?

Eğer, Denizcilik Müsteşarlığı, Başbakanlığa bağlı kalsaydı daha az personel ve daha az cari giderle daha iyi hizmet verecekti; denizcilik bilgisine sahip personelle donatılarak, âdeta, bakanların kapısında beklediği bir uzman kurum olarak hayatiyetinin devamı sağlanabilirdi. Şimdi yapılan, yeni kurumlaşmayla sağlanacağı söylenen faydalar, sağlanamayacak; olsa olsa, bu Müsteşarlık sayesinde yeni bir KİT oluşturulmakta, bu tasarı da yeni bir imparatorluk kurulması için kılıf olarak önümüze gelmektedir. Bu işe de âdeta, Meclis alet edilmektedir.

Bu tasarıyla getirilen teftiş ve araştırma kuruluşuna ne ihtiyaç var? Zaten, Başbakanlıkta bu konuda denetim mekanizması var. Eğer, ihtiyaç olursa, o kurumdan istifade edersin. Bu kuruluşla, soruşturmaya yönelik bir yapılanma içerisine girilerek, personel kıyımına yönelinecektir. Yeni işten atma ve kadrolaşmalara zemin hazırlanmaktadır.

Şu anda Kıyı Emniyetinde çalışan 20 personelin eski hükümlü olduğunu biliyor musunuz? Tabiî ki, kimsenin eski hükümlülere iş vermemesi düşünülemez, onu eleştiremeyiz; ancak, bunda da bir denge olmalıdır, işi bilmeyen kişilerle kıyı emniyetini sağlamayı düşünmek normal olmasa gerek.

Değerli arkadaşlar, öte yandan, Müsteşarlığa verilen görevler ve getirilen hükümlerle diğer kurumların çalışma alanları çakışmaktadır. Bu Müsteşarlığa liman yapma yetkisi tanınmaktadır. Oysaki, aynı yetki, şu anda Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki DLHİ Genel Müdürlüğü tarafından kullanılmaktadır. Böylece liman da yapacak yeni bir KİT oluşturulmaktadır.

Bu Müsteşarlığa her türlü hizmetleri tayin ve sınırlama yetkisi verilerek, serbest rekabet ve uygulamaya çalıştığınız liberal ekonomi kurallarına aykırı bir iş yapılmaktadır. Aslında, bu yetki de, başta Sanayi ve Ulaştırma Bakanlığındadır; ki, o kurumlarla, sürekli bir çatışmaya ve sürtüşmeye sebep olunacaktır. Müsteşarlık, istenilen rasyonellikte çalışmayacaktır.

Uluslararası sularda gemileri yönlendirme gibi girişimler ve Müsteşarlığa denizcilikle ilgili her şeye müdahale yetkisi verilmesi, Berlin Duvarının yıkılmasıyla ortadan kalktığı söylenen sosyalizmin değişik bir versiyonunun hortlaması anlamına gelmektedir.

Değerli arkadaşlar, Denizcilik Müsteşarlığı gelirlerinin yüzde 6,5 gibi bir kısmının denizcilik işletmesinin kontrolüne bırakılması "kamuda, gelir ve giderler yasalarla düzenlenir" genel hükümleri açısından Anayasaya da aykırı bir uygulama olup, bu gelir denetim dışı harcamalar için kullanılabilecektir; böylece, hileli yollara gidecek harcamalara yol verilecektir. "Böyle bir gelirle, taşra teşkilatlarının masrafları yerine getirilecek" denilmesi de, ayrı bir kılıftır. Eğer böyle bir pay ayrılacaksa, keyfî harcamalar yerine, denizcilik hizmetlerinin geliştirilmesine ayrılmalıdır.

Bu paranın harcanacağı yer olan döner sermaye işletmesi için çıkarılan yönetmelik -ki, 19 Mayısta çıkmıştır- Anayasaya aykırı olduğu gibi, Devlet Planlamanın ve denetlemenin de denetiminden uzak ayrı bir ticarî kuruluş ve KİT oluşturulmasına yönelik bir itirazları var. Her türlü denizcilik işlerini denetim dışına çıkaracaktır bu uygulama.

Bugün, denizciliğimizin gelişmesi için, yeni bir kamu teşkilatı yerine, özel girişimciliğin önünün açılması gerekmektedir...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Efendim, lütfen sözlerinizi bitiriniz.

MEHMET ZEKİ ÇELİK (Devamla) - Bitiriyorum Sayın Başkan.

Yıllarca yapılan yanlış teşvikler nedeniyle, denizciliğimiz durmuş vaziyettedir. Bu durum, sadece denizcilerimizi etkilememekte, taşımacılık gelirlerimizin kaybıyla, önemli bir döviz girdisi heba edilmektedir.

Deniz ticaret filomuz, yeterli destekten yoksun olduğu için, ihracat ve ithalatımızın ancak yüzde 30'unun Türk gemileriyle taşındığını görüyoruz. Her sene, 2 - 2,5 milyar dolar arasında bir navlun giderimiz var, yabancı gemilere para ödüyoruz; çünkü, denizcilikten, yıllık, ortalama, 9 milyar dolar gibi bir para kazanıyoruz. Alınacak tedbirlerle, bu miktar, çok çok daha yukarı çekilerek, işsize iş, döviz diye IMF kapılarında bekleyen ülkeye de döviz sağlanabilir. Armatörlerimizin işini zorlaştırmak doğru değil. Dimyat'a pirince giderken, evdeki bulgurdan da olmayalım.

Ben, bu kanunun hayırlı olmasını diliyor, saygılar sunuyorum. (SP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Çelik.

Sayın milletvekilleri, komisyon ve hükümet söz istememiştir; madde üzerinde önerge yoktur.

VEYSEL CANDAN (Konya) - Karar yetersayısının aranılmasını istiyoruz.

BAŞKAN - 1 inci maddeyi, ek-1 sayılı cetvelle birlikte oylarınıza sunuyorum...

ASLAN POLAT (Erzurum) - Veysel Bey, yoklama istiyoruz... Yoklama istiyoruz...

BAŞKAN - Efendim, siz kendi aranızda bir karar verin, 2 nci maddede bu talebinizi dikkate alırım; kiminiz yoklama, kiminiz karar yetersayısı diyor.

Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2. - 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 6 ncı maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Ana Hizmet Birimleri

Madde 6. - Denizcilik Müsteşarlığının ana hizmet birimleri şunlardır :

a) Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü.

b) Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.

c) Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü.

d) Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı."

BAŞKAN - 2 nci madde üzerinde, Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına, Afyon Milletvekili Sayın Sait Açba'nın söz talebi vardır.

Buyurun Sayın Açba. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakikadır efendim.

AK PARTİ GRUBU ADINA SAİT AÇBA (Afyon) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tasarının 2 nci maddesi üzerinde Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2 nci maddede, ana hizmet birimleriyle ilgili düzenleme var; yani, Denizcilik Müsteşarlığının hizmetlerini yürütecek ana hizmet birimleri burada sıralanmış durumda. Tabiî, bu konuyla ilgili olarak öncelikle söylenmesi gereken şey şudur: Türkiye'de, ulaştırma unsurları arasında, maalesef, cumhuriyet tarihinin başlangıcından bu yana yanlış bir tercih yapılmıştır; ulaştırma unsurları arasında bilhassa taşımacılıkta, yolcu ve yük taşımacılığı açısından oldukça cazip olan denizcilik alanının, maalesef, ihmal edilmiş olduğunu hepimiz biliyoruz. Demiryollarının, yine, ihmal edildiğini biliyoruz. Hükümetler, hemen hemen işbaşına gelen bütün hükümetler, bu alandaki ulaştırma unsurları arasındaki tercihleri değiştirme yönünde pek çok gayret sarf etmişlerdir. Master planlar hazırlanmıştır. Maalesef, ne denizcilik lehine ne de demiryolları lehine bir gelişmenin olmadığını bugüne kadar da açıkça görebiliyoruz. Bugün, 57 nci hükümetin de bu yönde bir dönüşümü gerçekleştiremediğini yine açıkça ifade etmemiz gerekiyor.

Gerçekten, Türkiye, bugüne kadar, cumhuriyet tarihinin başından bugüne kadar geçen dönem içinde ulaştırma unsurları arasında haklı bir tercihte bulunsaydı, gerçekçi bir tercihte bulunsaydı denizcilik alanında ve demiryolu alanındaki gelişmelerle birlikte, öyle zannediyorum, Türkiye'nin gelişmesi ve kalkınması açısından çok önemli mesafeler bugüne kadar katedilirdi. Maalesef, bu fırsatın kaçırılmış olduğunu, şu denizcilik alanının da gerçekten ihmal edilmekte olduğunu düşünüyorum.

Tabiî, denizcilik alanında şu andaki mevcut deniz ticaret filomuzun yeterli olmadığını konuşmacılar da ifade ettiler; gerçekten, yetersizdir. Dünya ticaret filosu içinde deniz ticaret filomuzun yeri 1998 yılında yüzde 1,4 iken, maalesef, şu anda yüzde 1,2'ye gerilemiş olduğunu da bu arada açıkça ifade etmemiz gerekir.

Yine, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında -Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planını demiyorum- 15 milyon dwt'luk bir hedef varken, maalesef, bu hedefin çok gerisinde kaldığımız, 12 milyon dwt civarında kaldığımız da bir gerçektir. Dolayısıyla, bu alana yeterli kaynağın aktarılmadığını, hükümetlerin bu alanı, yine, ihmal ettiğini; bu alanda büyük eksikliklerin olduğunu, hâlâ devam ettiğini de, yine, ifade etmemiz gerekir. Denizcilik filomuzun bilhassa yaş itibariyle -yirmi yaş gibi- oldukça yaşlı olduğunu düşünecek olursak, bu alanın da, bilhassa yaş konusunda düşürülmesi ihtiyacı vardır, daha da gençleştirme ihtiyacı vardır.

Tabiî, denizcilik alanında, yine tanker filosu açısından da yeterli bir filomuzun olmadığı açık bir gerçektir ve Türkiye güvenliği açısından da önemli bir unsur olduğunu yine ifade etmemiz gerekir.

Gemi inşa sanayiimizde ciddî bir potansiyel vardır; ama, bu potansiyel, maalesef, kullanılamamaktadır; 500 000 dwt'luk potansiyelin ancak 50-60 dwt'u kullanılabilmektedir; çok eksik bir kapasite vardır. Bu alanda, aslında, mevcut potansiyel iyi bir şekilde kullanılmış olsa, bilhassa döviz girdisi açısından çok ciddî gelişmelerin olacağı da açıktır.

Tabiî, denizcilik alanında, denizcilik sektöründe, bilhassa sektörle ilgili olarak deniz turizmine yönelik turizm alanının da, maalesef bu alanda iyi kullanılmadığını da açıkça ifade etmemiz gerekir. Dünyada, bilhassa, deniz turizmi noktasında en etkili ve en çok gelir getiren alan kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik alandır, kruvaziyer turizmdir; ama, bu turizm alanının ihmal edildiğini açıkça görmekteyiz. Türkiye, gerçekten, bulunduğu coğrafya itibariyle, kruvaziyer turizm açısından, bilhassa Doğu Akdeniz, çok ciddî bir kaynaktır; ama, bu alan, maalesef şu ana kadar kullanılamamıştır. Maalesef, Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin bu alanda ciddî hazırlıklar yaptığını görüyoruz. Hatta, Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin, bilhassa deniz ticaret filosu açısından Türkiye'nin 3 katına ulaşan bir deniz ticaret filosuna sahip olduğunu, bilhassa...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen, bundan sonra bu süreye riayet edelim.

Sayın Açba, lütfen sözünüzü bitiriniz.

SAİT AÇBA (Devamla) - Tabiî Sayın Başkanım.

...Doğu Akdenizdeki bu potansiyelin kullanılması açısından, özellikle yeni gemilere ihtiyaç vardır ve iyi bir organizasyona ihtiyaç vardır. Devletin, özel sektörü bilhassa teşvik etmek suretiyle, bu alanı uyarmasında fayda vardır; dolayısıyla, bu alanın uyarılmasıyla birlikte, Türkiye'nin, ciddî anlamda bir döviz girdisine sahip olabileceğini de yine ifade etmemiz gerekiyor.

Ben, hepinizi saygıyla selamlıyorum. Yasanın hayırlı olmasını temenni ediyorum. Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sağ olun, çok teşekkür ediyorum.

Doğru Yol Partisi Grubu adına, Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız; buyurunuz. (DYP sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakika.

DYP GRUBU ADINA İLYAS YILMAZYILDIZ (Balıkesir) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2 nci maddede, Denizcilik Müsteşarlığının ana hizmet birimleri dört bölüm halinde sayılmıştır. Az önce burada ifade ettiğim üzere, bilgi işlem dairesi başkanlığı olmaması büyük bir eksikliktir. Zannediyorum, bu, daha sonra, ihtiyacı görülerek yapılacaktır; ama, ondan önce, Türkiye, Boğazlarına, sahip olduğu deniz karasularına iyi sahip olmak durumundadır. Eğer, iyi sahip olamazsa, 12 Ocak 2001 tarihinde okuduğumuz bir habere göre, Başbakanlık danışmanlarından bazılarının ifadelerine göre, Boğazlarda -bu işi Türkler iyi yapamıyor deyip- Yunanistan ve Rusya'nın hükümranlık hakkı talep ettiğini görmekteyiz. İşte, bunun, ilgili uluslararası kuruluşta gündeme alınmaması için, ne kadar büyük mücadeleler yapıldığı da ifade edilmekte. Halbuki, Türkiye, bütün karasularında -Boğazlar dahil- hâkimiyetinin tam olduğunu, tartışılmaz olduğunu ve bu konuda, hiçbir ülkenin, bırakın açık açık talep etmeyi, imada bile bulunamayacağı kadar güçlü olduğunu uygulamada göstermelidir; sözde değil. Türkiye, büyük devlettir; Türk Milleti, büyük millettir; evet, kabul; ama, eğer, siz, sahip olduğunuz bu yolları iyi denetleyemezseniz, sahip olduğunuz bu karasularını iyi denetleyemezseniz, ondan sonra, bu tür -aklımıza gelmeyen; ama, su uyur, düşman uyumaz misali yabancıların, özellikle Türkiye üzerinde emelleri olanların ki, son zamanlarda televizyonda da tartışıldı- Pontusçuluk hayali güdenlerin iştahlarını kabartırsınız; bunlara fırsat verirsiniz.

Bir diğer olay, koordinasyon tam olmadığı için, kapasite kullanımı mümkün olmamakta. Örneğin, Bandırma Limanı çok düşük kapasiteyle çalışmakta. Halbuki, hemen dibindeki Bursa sanayi veya Çanakkale-Çan'daki seramik sanayii, diğer sanayiler, mallarını bu liman aracılığıyla gönderme imkânı bulamamaktadırlar veya buradaki konteyner terminali tam kapasite haline getirilememiştir. İşte, bu koordinasyonun olmaması, bu sıkıntıları doğurmaktadır; az önce, 1 inci maddede yaptığımız konuşmanın devamı olarak.

Yine, alınan kararlar, maalesef, değiştirilmekte. Az önce söylediğim gibi, bir bakanlığın dediğine diğer bakanlık hayır derse... Hatta, bazen, bakanlık kendi aldığı kararları değiştirebilmekte; bunu da yaşadık. Bandırma Limanından tahıl ithalatı yasaklanmıştı. Halbuki, burada Toprak Mahsulleri Ofisinin depoları vardı ve buradan -özellikle beyaz et üretimi gibi, değişik yem fabrikaları, ithalat olduğu için, pek çok kişi gelip yatırım yapmıştı- yapamazsınız, şuradan yaparsınız diyerek, mesela, Gebze veya diğer yerlerden... Belki bir özel limanlar mı kayrılmak istendi bilemiyorum; ama, burada yatırım yapan yatırımcılar dezavantajlı duruma düşürülmüştü. Hoş, bundan vazgeçildi, uyarılar dikkate alındı; teşekkür ederiz; ama, bu, her zaman mümkün olamıyor.

Şimdi, siz, her gün kararlarınızı böyle değiştirirseniz, Türkiye'de yatırım yapmak isteyen yerli veya yabancı bir yatırımcı nasıl yatırım yapacak? Yaptığı yatırımların, oradaki hammaddenin gelmesi veya ulaşım açısından diğer konular; mesela, havaalanlarını kapatırsanız, bunları etkin bir şekilde işletmenin yollarını aramazsanız, sadece suçlama yönüne giderseniz; 100 milyarlık yatırımla, bir askerî havaalanı sivil ulaşıma açılmış, bunu siz tümüyle kapatırsanız, buraya, örneğin, Balıkesir İlinde olduğu gibi, bir ile yatırımcı nasıl gelsin?! 3 saatte Türkiye'ye gelecek; 6 saatte Balıkesir'e gelecek; öyle mi?

Dolayısıyla, mesele suçlamak değil, mesele koordinasyonun sağlanması, alınan doğru kararların takibidir ve çok sık karar değiştirilmemesidir. Onun için, Denizcilik Müsteşarlığıyla ilgili çıkarılmak istenen bu kanunun da ciddî bir şekilde gözden geçirilip, Türkiye'nin ulaştırma politikasının ciddî bir şekilde gözden geçirilip, deniz, hava, kara - karayı, karayolu ve demiryolu olarak ikiye ayırıyorum- ve olabilecek her türlü ulaşımın tek elde toplandığı, tek yetkili olduğu, ulaştırma sektörüne yapılacak yatırımların koordine edilebildiği ve bu yolla da belki birkaç bakanlığın tek bakanlıkta birleştirilerek devletin gerçekten küçültüldüğü bir ortam yaratılması lazım. Bu kanun tasarısı devleti küçültmekten ziyade büyütmektedir, yeni kadrolar ihdas etmektedir. Bu anlamıyla, belki, israfa da yol açabilecektir, yük yükleyebilecektir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

İLYAS YILMAZYILDIZ (Devamla) - Toparlıyorum...

BAŞKAN - Toparlayınız Sayın Yılmazyıldız...

İLYAS YILMAZYILDIZ (Devamla) - Dolayısıyla, her bir kuruşun tasarruf edilmesi gerektiği, çiftçinin, esnafın, sanayicinin, işçinin, memurun büyük sıkıntıda olduğu, yeni vergilerle daha da zora düşürüldüğü bu ortamda, yeni yeni harcama kalemlerinin açılması açısından da biraz sıkıntı yaratacağı gibi bir izlenim de vermektedir.

Teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN - Sağ olunuz.

Saadet Partisi Grubu adına, Ankara Milletvekili Sayın Zeki Çelik; buyurun efendim. (SP sıralarından alkışlar)

SP GRUBU ADINA MEHMET ZEKİ ÇELİK (Ankara) - Değerli Başkan, değerli milletvekilleri; 643 sıra sayılı kanun tasarısının 2 nci maddesi üzerinde Saadet Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Denizcilik sektörünün temel unsuru filo ile bütünleyicileri, gemi inşa sanayii ve limancılık olmasına karşılık, sektör, ulaştırma, turizm ve deniz kaynakları ana unsurlarına hizmet veren 30'un üzerinde kıyı işletmesini kapsayan, katmadeğeri yüksek, büyük istihdam potansiyeli olan, yoğun emek ve sermaye bazlı hizmet veren bir yapıdadır. Böylesi bir kurum, tabiî ki, çok önemlidir.

Burada denizcilikten sorumlu Bakanımız Sayın Mirzaoğlu'nun armatörlerin sıkıntılarıyla ilgili güzel sözleri oldu basına yansıyan. Bakan, armatörlerin Emlak Bankasına olan borçlarının erteleneceğini söyledi. Tabiî ki, Emlak Bankasına olan borçları nedeniyle gemilerinin bağlanmasının yanlış olduğunu belirterek "çalışsınlar ki, paralarını ödesinler" diyor; çok doğru. Gemilerin serbest dolaşması için tüm limanların uyarıldığını söyleyen Sayın Bakan: "Hükümetimiz bir yıllık zamana uygun bir düzenleme yapacaktır. Türk denizcilik filosunun sorunlarını çözmezsek, Türkiye bunu çok daha pahalıya ödeyecektir. Gemiler çalışmalı ki, borçlar ödenebilsin" diyor. Sayın Bakandan, sözlerinin takipçisi olmasını bekliyoruz.

Değerli arkadaşlar, tabiî ki, denizciliğin yapısal ve ekonomik sorunları vardır. Yapısal sorunlar çözülmedikçe ekonomik sorunların çözülmesi de mümkün değildir. Yapısal sorunların çözümü, kamu kesiminde denizcilikten sorumlu idarenin güçlü yapılanmasıyla mümkündür.

Denizcilik, tabiatı icabı uzmanlık ve süreklilik isteyen bir meslektir. Bu sektörü kamu kesiminde yönlendiren kişiler, kurumsallaştırmaya önem vermeli, teşkilatlanmayı, ulusal normlardan ziyade uluslararası normlara göre yönlendirilen denizcilik sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak yapıya göre dizayn etmelidir. Denizcilikten sorumlu idare, icracı değil, yönlendirici olmalıdır. İcraattaki temel görevleri güvenlik hizmetlerinin dışına çıkmamalıdır. İhtisas ve sürekliliğe önem verilmeli, kamu denizcilik kesimi bir istihdam deposu, insan çalıştırma yeri olarak kullanılmamalıdır.

Değerli arkadaşlar, denizcilikten sorumlu idare, denizcilik sektörünü ilgilendiren mevzuatın yayımlanmasında mutlaka sektörün görüşlerini de almalı ve çıkarılan mevzuat, kamu-özel sektör ayırımı olmadan rekabeti sağlayıcı uluslararası denizcilik normlarına uygun olarak hazırlanmalıdır. Mesela, Denizcilik Müsteşarlığının yayımladığı Gemi Acenteliği Yönetmeliği ve Dönersermaye İşletmesi Yönetmeliği sektörün görüşlerini yansıtmayan, uluslararası denizcilik işleyişine aykırı ekonomik hükümler ihtiva etmektedir. Bu tür yönetmelikler, bu şekilleriyle, sektörün sorunlarına çözüm bulucu değil, aksine, mevcut sorunları daha da artırıcı bir nitelik ortaya koymaktadır. Bu hususta bize bu bilgileri gönderen Deniz Ticaret Odası, ne yazık ki, istemeyerek bu konuyu yargıya intikal ettirdiklerini ifade etmektedir.

Tabiî ki, Türkiye'de deniz ticaret sektörü desteklendiği, gerekli yapısal ve yönetimle ilgili bütün tedbirler alındığı takdirde, gerçekten önemli hizmetler ifa edeceğini ortaya koymaktadır. Bu konuda, en önemli sorunlardan olan istihdamla ilgili, bire onbeş oranında bir istihdam sağlandığı ifade edilmektedir.

Ayrıca, dışarıya minimum seviyede ödenecek navlunlarla kaynak tasarrufu sağlanacak; deniz ticaret filosu, ülke ihtiyacını karşılamanın ötesinde, dünya denizcilik pastasından daha fazla pay alarak ülkeye kaynak girişi sağlayacaktır.

Bu arada, yenilenecek, kendi filomuza inşa edilecek gemilerin yanı sıra, dünya gemi piyasasından da pay almak suretiyle, ülkeye kaynak girişi ve yan sanayiin gelişmesi sağlanacaktır.

Turizm konularında da, mutlaka, gelişmelerin sağlanması mümkün olacaktır.

Ayrıca, balıkçılık sektöründeki gelişim modeli, bir istihdam ve ihracat imkânı sağlayacak ve bu arada, limanların özelleştirilmesiyle, bu limanlardan yapılacak transit taşımacılıktan, Türkiye, milyarlarca dolar gelir elde etme imkânına sahip olacaktır.

Değerli arkadaşlar, bütün bu anlatılanların sonucunda, Türkiye'nin ekonomik yapılanması ne yazık ki, bir kısır borçlanma döngüsü içerisine girmiş bulunmaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafında kapatıldı)

BAŞKAN - Efendim, lütfen sonuçlandırınız.

MEHMET ZEKİ ÇELİK (Devamla) - Ülkemizin, süratle gerçek kaynaklara ihtiyacı vardır. Batı dünyasının gelişim patterni içerisinde, geleneksel ürünlerimiz ve sanayiimizle bu kaynağın temin edilmesi oldukça güçtür. Kaynak temini için başvuracağımız en önemli enstrümanlardan biri de denizcilik sektörüdür. Bu sektörden elde edilecek birçok büyük kaynak girişinin kullanılacağı alanlar, sadece denizcilik sektörü olmayıp, bu kaynağın Batı'yla rekabette zorlanan iş kollarımıza yönlendirileceği de hiçbir zaman gözardı edilmemelidir.

Bu vesileyle saygılar sunuyor, hayırlı akşamlar diliyorum. (SP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Çelik.

Değerli arkadaşlarım, 2 nci madde üzerinde başka söz talebi?.. Yok.

Önerge de yoktur.

III. - Y O K L A M A

BAŞKAN - Arkadaşlarımızın bir yoklama talebi var.

Öncelikle, talepte bulunan arkadaşlarımızın burada bulunup bulunmadıklarını arayacağım:

Veysel Candan?.. Burada.

Aslan Polat?.. Burada.

Zeki Çelik?.. Burada.

Yakup Budak?.. Burada.

Alaattin Sever Aydın?.. Burada.

Rıza Ulucak?.. Burada.

Niyazi Yanmaz?.. Burada.

Nezir Aydın?.. Burada.

Latif Öztek?.. Burada.

Mustafa Geçer?.. Burada.

Mukadder Başeğmez?.. Burada.

Sacit Günbey?.. Burada.

Hüseyin Karagöz?.. Burada.

Ahmet Sünnetçioğlu?.. Burada.

Bahri Zengin?.. Burada.

Ahmet Demircan?.. Burada.

Mehmet Batuk?.. Burada.

Turhan Alçelik?.. Burada.

Osman Yumakoğulları?.. Burada.

Yaşar Canbay?.. Burada.

Yoklamayı elektronik cihazla yapacağım.

Yoklama için 5 dakika süre vereceğim.

Elektronik sisteme giremeyen arkadaşlarımın, bir pusulayla, salonda bulunduklarını tespit ettirmelerini rica ediyorum.

Süreyi başlatıyorum.

(Elektronik cihazla yoklama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, toplantı yetersayısı yoktur.

Saat 18.15'te tekrar toplanmak üzere, birleşime ara veriyorum.

Kapanma Saati : 18.05

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati : 18.17

BAŞKAN : Başkanvekili Yüksel YALOVA

KÂTİP ÜYELER : Lütfi YALMAN (Konya), Mehmet AY (Gaziantep)

BAŞKAN - Türkiye Büyük Millet Meclisinin 55 inci Birleşiminin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

III. - Y O K L A M A

BAŞKAN - 643 sıra sayılı kanun tasarısının 2 nci maddesinin oylanmasından önce yoklama istenmişti; yapılan yoklamada toplantı yetersayısı bulunamamıştı.

Şimdi yoklamayı tekrarlayacağım.

Yoklama elektronik cihazla yapılacaktır.

Yoklama için 5 dakika süre vereceğim.

Sisteme giremeyen sayın milletvekillerinin teknik personelden yardım alarak pusulaları Başkanlığa göndermelerini rica ediyorum.

Yoklama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla yoklama yapıldı)

YASİN HATİBOĞLU (Çorum) - Yoklama bitti Sayın Başkan.

BAŞKAN - Sayın Hatiboğlu, sizin "yoklama bitti" tespitinize, kabul buyurursunuz ki, ben aksi bir görüş getirmem; ama, Kâtip Üye arkadaşımın oy pusulalarını sayma işlemini tamamlamasını bekliyorum.

Sayın milletvekilleri, İçtüzüğümüzün 57 nci maddesi son derece açık; "Yoklama sonucunda, üye tamsayısının en az üçte 1'inin mevcut olmadığı anlaşılırsa, oturum en geç 1 saat sonrasına ertelenebilir." Olayımızda biz, grup başkanvekillerimizin işaretine uyarak 10 dakika ara vermiştik. Bu oturumda da toplantı yetersayısı yoksa, birleşim kapatılır.

Toplantı yetersayısını bulamadığımız için, kanun tasarı ve tekliflerini sırasıyla görüşmek amacıyla, 24 Ocak 2002 Perşembe günü, alınan karar gereğince saat 14.00'te toplanmak üzere, birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati : 18.25