DÖNEM : 22 CİLT : 17 YASAMA YILI : 1

T. B. M. M.

TUTANAK DERGİSİ

91 inci Birleşim

10 . 6 . 2003 Salı

İ Ç İ N D E K İ L E R

 Sayfa

 I.- GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

 II.- GELEN KÂĞITLAR

III.- YOKLAMA

IV.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1.- Ağrı Milletvekili Cemal Kaya'nın, Türkiye'de kaçak elektrik kul-lanımının ülke ekonomisini uğrattığı zarara ve alınması gereken tedbirlere ilişkin gündemdışı konuşması

2.- Adana Milletvekili Recep Garip'in, Nâzım Hikmet, Cahit Zarifoğlu ve Cemil Meriç'in ölüm yıldönümlerine ilişkin gündemdışı konuşması

3.- Hakkâri Milletvekili Mustafa Zeydan'ın, Hakkâri İlinde meydana gelen sel felaketinin yol açmış olduğu tahribata ve alınması gereken önlemlere ilişkin gündemdışı konuşması

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

1.- İzmir Milletvekili Hakkı Ülkü ve 27 milletvekilinin, İzmir Aliağa Nemrut Körfezi Liman Projesi konusunda Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/105)

2.- Hatay Milletvekili Abdulaziz Yazar ve 34 milletvekilinin, eczacıların sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/106)

3.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu ve 22 milletvekilinin, Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan Avrasya ülkeleriyle ilişkiler konusunda Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/107)

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Avrupa Birliği Uyum Komisyonu Geçici Başkanlığının Başkan, seçimlerini yaptıklarına ilişkin tezkeresi (3/300)

2.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Avrupa Birliği Uyum Komisyonu Başkanlığının, başkanvekili, sözcü ve kâtip üye, seçimlerini yaptıklarına ilişkin tezkeresi (3/301)

3.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Bülent Arınç'ın, Macaristan Parlamentosu Başkanı Katalin Szili'nin resmî davetine, beraberinde bir Parlamento heyetiyle icabetine ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/302)

4.- AB genişleme sürecinin tanıtılması amacıyla, İngiltere Parlamentosunda düzenlenecek olan "Daha Geniş, Daha Derin ve Daha Güçlü Bir Avrupa'nın Geleceği" konulu konferans ve Avam Kamarasında "Anglo-Turkish Society" Derneğinin 50 nci kuruluş yıldönümü vesilesiyle "Türkiye" konulu panele, Türkiye Büyük Millet Meclisini temsilen Düzce Milletvekili Yaşar Yakış'ın katılmasının uygun bulunduğuna ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/303)

5.- Kocaeli Milletvekili Salih Gün'ün, Altı İlçe ve Bir İl Kurulmasına İlişkin Kanun Teklifinin (2/117) doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/65)

6.- Bitlis Milletvekili Edip Safder Gaydalı'nın, Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Kanunu ile 78 ve 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifinin (2/114) doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/66)

V.- ÖNERİLER

A) DANIŞMA KURULU ÖNERİLERİ

1.- Genel Kurulun çalışma saatleriyle gündemdeki sıralamanın yeniden düzenlenmesine ilişkin Danışma Kurulu önerisi

VI.- GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI

A) ÖNGÖRÜŞMELER

1.- İstanbul Milletvekili Cengiz Kaptanoğlu ve 83 milletvekilinin, denizcilik sektörünün yeterince gelişmemesinin nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/23)

2.- İstanbul Milletvekili Ahmet Güryüz Ketenci ve 33 milletvekilinin, denizcilik sektörünün sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/26)

VII.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

1.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ile Çevre ve Dışişleri Komisyonları raporları (1/436) (S. Sayısı : 87)

2.- Uydular Aracılığı ile Haberleşme Uluslararası Teşkilâtı (INTELSAT) Anlaşmasının ve İşletme Anlaşmasında Yapılan Değişikliğin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ile Dışişleri Komisyonları raporları (1/462) (S. Sayısı : 114)

3.- Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek Arasında Konsolosluk Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/517) (S. Sayısı : 147)

4.- Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü Değişikliğinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ile Çevre ve Dışişleri Komisyonları raporları (1/449) (S. Sayısı : 88)

5.- Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ile Çevre ve Dışişleri Komisyonları Raporları (1/456) (S. Sayısı : 90)

VIII.- SORULAR VE CEVAPLAR

A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1.- Tokat Milletvekili Orhan Ziya Diren'in, BAĞ-KUR ve SSK primlerinde yapılan artışlara ilişkin sorusu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Murat Başesgioğlu'nun cevabı (7/492)

2.- Konya Milletvekili Atilla Kart'ın, bir gazetede yer alan atamalarla ilgili habere ilişkin Başbakandan sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali Şahin'in cevabı (7/506)

3.- Hatay Milletvekili İnal Batu'nun, muhtarların çalışma mekânlarına ve konumlarına yönelik değişiklikler yapılıp yapılmayacağına ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir Aksu'nun cevabı (7/519)

4.- Samsun Milletvekili Mehmet Kurt'un, geçici işçilerin özlük haklarına ilişkin sorusu ve Bayındırlık ve İskân Bakanı Zeki Ergezen'in cevabı (7/536)

5.- İstanbul Milletvekili Gürsoy Erol'un, ithal kömürle çalışacak termik santrallerin kurulacağı yönünde basında çıkan bir habere ilişkin sorusu ve Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanı Mehmet Hilmi Güler'in cevabı (7/538)

6.- Çankırı Milletvekili Hikmet Özdemir'in, Diyanet İşleri Başkanlığının THY ile yaptığı hac organizasyonuna ve yapılan görevlendirmelere ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Mehmet Aydın'ın cevabı (7/539)

7.- İstanbul Milletvekili Gürsoy Erol'un, Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışmayı Teşvik Fonundan İstanbul İlinde dağıtılan yardımların miktarına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Beşir Atalay'ın cevabı (7/547)

8.- Mardin Milletvekili Mehmet Beşir Hamidi'nin, Mardin İlindeki kültürel ve tarihi varlıkların korunmasına ilişkin sorusu ve Kültür ve Turizm Bakanı Erkan Mumcu'nun cevabı (7/555)

9.- İstanbul Milletvekili Emin Şirin'in, sağlık vergisi tahsilatına ilişkin sorusu ve Sağlık Bakanı Recep Akdağ'ın cevabı (7/572)

10.- Bursa Milletvekili Faruk Anbarcıoğlu'nun,

Bursa-Orhaneli köylerine Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışmayı Teşvik Fonundan yapılan yardımlara,

Bursa-Keles köylerine Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışmayı Teşvik Fonundan yapılan yardımlara,

Bursa-Harmancık köylerine Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışmayı Teşvik Fonundan yapılan yardımlara ilişkin soruları ve Devlet Bakanı Beşir Atalay'ın cevabı (7/590,591,592,593)

I. - GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

TBMM Genel Kurulu saat 15.00'te açılarak dört oturum yaptı.

Şanlıurfa Milletvekili Mehmet Faruk Bayrak, ülkemizdeki korsan yayıncılık faaliyetlerinin olumsuz etkileri ve alınması gereken tedbirlere,

Gümüşhane Milletvekili Temel Yılmaz, gelişmekte olan organik tarımın dünya ve Türkiye için önemine,

Hatay Milletvekili Züheyir Amber, Sigarasız Bir Dünya Gününe,

İlişkin gündemdışı birer konuşma yaptılar.

Trabzon Milletvekili Asım Aykan ve 22 milletvekilinin, kamuda geçici işçi statüsünde çalışanların durumu konusunda (10/102),

Tunceli Milletvekili Vahdet Sinan Yerlikaya ve 25 milletvekilinin, Munzur Vadisi Projesi konusunda (10/103),

Manisa Milletvekili Nuri Çilingir ve 21 milletvekilinin, Gediz Nehrindeki kirliliğin ve tarımsal üretime etkilerinin araştırılarak, havzadaki tarımın geliştirilmesi için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla (10/104),

Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergeleri Genel Kurulun bilgisine sunuldu; önergelerin gündemdeki yerlerini alacağı ve öngörüşmelerinin, sırası geldiğinde yapılacağı açıklandı.

(10/4) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının süre uzatımına ilişkin tezkeresi okundu; daha önce verilen 3 aylık çalışma süresini doldurması nedeniyle, İçtüzüğün 105 inci maddesine göre, Komisyona 1 aylık kesin süre verildiği bildirildi.

Avrupa Birliği Uyum Komisyonu üyeliklerine, gruplarınca aday gösterilen milletvekilleri seçildiler;

 Başkanlıkça, Komisyonun başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip üye seçimini yapmak üzere toplanacağı gün, saat ve yere ilişkin duyuruda bulunuldu.

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

1 inci sırasında bulunan, Doğrudan Yabancı Yatırımlar (1/327) (S.Sayısı : 142),

2 nci sırasında bulunan, T.C. Ziraat Bankası A.Ş. ve Tarım Kredi Kooperatifleri Tarafından Üreticilere Kullandırılan ve Sorunlu Hale Gelen Tarımsal Kredilerin Yeniden Yapılandırılmasına İlişkin (1/604, 2/3, 2/80, 2/190, 2/111) (S. Sayısı : 151),

Kanun Tasarılarının, görüşmelerini müteakiben yapılan oylamalardan sonra, kabul edilip kanunlaştıkları açıklandı.

3 üncü sırasında bulunan, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşmasının (1/436) (S. Sayısı : 87),

4 üncü sırasında bulunan, Uydular Aracılığı ile Haberleşme Uluslararası Teşkilâtı (INTELSAT) Anlaşmasının ve İşletme Anlaşmasında Yapılan Değişikliğin (1/462) (S. Sayısı : 114),

5 inci sırasında bulunan, Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek Arasında Konsolosluk Sözleşmesinin (1/517) (S. Sayısı : 147),

Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarılarının görüşmeleri, komisyon yetkilileri Genel Kurulda hazır bulunmadıklarından, ertelendi.

10 Haziran 2003 Salı günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşime 01.42'de son verildi.

 Nevzat Pakdil

 Başkanvekili

 Mevlüt Akgün Yaşar Tüzün

 Karaman Bilecik

 Kâtip Üye Kâtip Üye

 No. : 126

II. - GELEN KÂĞITLAR

6 . 6 . 2003 CUMA

Tasarı

1.- Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı (1/608) (Millî Savunma Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

Teklif

1.- Adalet ve Kalkınma Partisi Grup Başkanvekili Ordu Milletvekili Eyüp Fatsa ve 15 Milletvekilinin; Devlet Memurları Kanunu ile T.C. Emekli Sandığı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi (2/144) (Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi : 6.6.2003)

Tezkere

1.- Zonguldak Milletvekili Polat Türkmen'in; Yasama Dokunulmazlığının Kaldırılması Hakkında Başbakanlık Tezkeresi (3/299) (Anayasa ve Adalet Komisyonları Üyelerinden Kurulu Karma Komisyona) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

Raporlar

1.- Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Malî Mesuliyet Sigortasının Ticari Olarak Temin Edilemeyen Kısmının Devlet Garantisi ile Karşılanması Hakkında Kanun Tasarısı İle Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ve Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/585) (S. Sayısı:153) (Dağıtma tarihi : 6.4.2003) (GÜNDEME)

2.- Türk Ticaret Kanunu, Vergi Usul Kanunu, Damga Vergisi Kanunu, İş Kanunu ve Sosyal Sigortalar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı ve Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabiî Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Raporu (1/586) (S. Sayısı:154) (Dağıtma tarihi : 6.4.2003) (GÜNDEME)

Sözlü Soru Önergeleri

1.- Diyarbakır Milletvekili Muhsin Koçiğit'in, Diyarbakır-Çüngüş-Yeniköy'e ziraat teknisyeni atanıp atanmayacağına ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından sözlü soru önergesi (6/536) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

2.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, tohum üretimi ve ıslahına ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından sözlü soru önergesi (6/537) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

3.- İzmir Milletvekili Yılmaz Kaya'nın, AK Parti Antalya İl Başkanının bazı kişilerin atamasını talep ettiği iddiasına ilişkin Başbakandan sözlü soru önergesi (6/538) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

4.- İzmir Milletvekili Yılmaz Kaya'nın, AK Parti Bayramiç İlçe Başkanlığının iş başvurusu anonsu yaptırdığı iddiasına ilişkin Başbakandan sözlü soru önergesi (6/539) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

5.- Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, sağlık meslek lisesi mezunlarının istihdam sorununa ilişkin Sağlık Bakanından sözlü soru önergesi (6/540) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

6.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde ve Nevşehir TEDAŞ müdürlüklerinin borç taksitlendirmedeki farklı uygulamalarına ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından sözlü soru önergesi (6/541) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

7.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde, Nevşehir ve Aksaray illerindeki çiftçilerin elektrik borçlarının taksitlendirilmesi için çalışma yapılıp yapılmayacağına ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından sözlü soru önergesi (6/542) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

8.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, esnafın Halk Bankasından kullandığı kredinin faiz oranlarının düşürülüp düşürülmeyeceğine ilişkin Devlet Bakanından (Ali Babacan) sözlü soru önergesi (6/543) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

9.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, hizmet sınıflarına göre memur emeklilerinin özlük haklarındaki farklılığa ilişkin Maliye Bakanından sözlü soru önergesi (6/544) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

10.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, memurların ilaç katkı payında indirim yapılıp yapılmayacağına ilişkin Sağlık Bakanından sözlü soru önergesi (6/545) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

11.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde'de atıl haldeki ELSAN A.Ş.'ne ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından sözlü soru önergesi (6/546) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

12.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde-Ulukışla-Darboğaz Kasabasındaki yol ve sulama suyu kanal çalışmalarına ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından sözlü soru önergesi (6/547) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

13.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde İlindeki özelleştirilen Nimsa A.Ş.'ye ilişkin Maliye Bakanından sözlü soru önergesi (6/548) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

14.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, yetiştirme yurtlarında barınan çocuklardan ilköğretimi bitiremeyenlerin istihdam sorununa ilişkin Devlet Bakanından (Güldal Akşit) sözlü soru önergesi (6/549) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

15.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde Devlet Hastanesinin iç onarım ve bahçe düzenleme ihalesine ilişkin Sağlık Bakanından sözlü soru önergesi (6/550) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

16.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde-Ulukışla-Darboğaz Kasabasına çok programlı lise yapılıp yapılmayacağına ilişkin Millî Eğitim Bakanından sözlü soru önergesi (6/551) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

17.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde-Ulukışla-Darboğaz Kasabası gölet projesine ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından sözlü soru önergesi (6/552) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

18.- İzmir Milletvekili Hakkı Ülkü'nün, KPSS sınavına öğretmenlik dışındaki meslek gruplarının alınmamasının sebeplerine ilişkin Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısından (Mehmet Ali Şahin) sözlü soru önergesi (6/553) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

19.- İzmir Milletvekili Hakkı Ülkü'nün, Cezayir'deki deprem nedeniyle internet hizmetlerinin aksamasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/554) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

20.- Denizli Milletvekili Mustafa Gazalcı'nın, Nazım Hikmet'in bir şiirinin ders kitabından çıkarıldığı iddiasına ilişkin Millî Eğitim Bakanından sözlü soru önergesi (6/555) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

21.- İzmir Milletvekili Ahmet Ersin'in, Eurovision Şarkı Yarışmasının gelecek yıl Selçuk-Efes'te yapılması için çalışma yapılıp yapılmayacağına ilişkin Kültür ve Turizm Bakanından sözlü soru önergesi (6/556) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

22.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde Misli Ovası sulama kuyularının ruhsat işlemine ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından sözlü soru önergesi (6/557) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

23.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, bilgisayar mühendislerinin öğretmenlikte değerlendirilmesine ilişkin Millî Eğitim Bakanından sözlü soru önergesi (6/558) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

24.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, SSK hastanelerindeki sözleşmeli personele ilişkin Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanından sözlü soru önergesi (6/559) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

25.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, isteğe bağlı sigortalıların prim artışlarına ilişkin Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanından sözlü soru önergesi (6/560) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

26.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, prim borcu olan BAĞ-KUR'luların sağlık yardımından yararlanamamalarına ilişkin Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanından sözlü soru önergesi (6/561) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

27.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, isteğe bağlı BAĞ-KUR sigortalılarının sağlık yardımı alamamalarına ilişkin Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanından sözlü soru önergesi (6/562) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

28.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Devlete ait şeker fabrikalarında, memurlara yemek verilmemesine ilişkin Sanayi ve Ticaret Bakanından sözlü soru önergesi (6/563) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

29.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde Organize Sanayi Bölgesi Arıtma Tesisi Projesinin kredi ihtiyacına ilişkin Sanayi ve Ticaret Bakanından sözlü soru önergesi (6/564) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

Yazılı Soru Önergeleri

1.- İzmir Milletvekili Muharrem Toprak'ın, çevreye ve sağlığa zarar vermeyen poşet üretimine ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/703) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

2.- İzmir Milletvekili Muharrem Toprak'ın, önemli bitki alanlarına ilişkin Çevre ve Orman Bakanından yazılı soru önergesi (7/704) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

3.- Antalya Milletvekili Nail Kamacı'nın, orman yangınlarına karşı alınan önlemlere ilişkin Çevre ve Orman Bakanından yazılı soru önergesi (7/705) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

4.- İstanbul Milletvekili Ahmet Güryüz Ketenci'nin, Nazım Hikmet'in şiirlerinin ilköğretim kitaplarından çıkarıldığı iddiasına ilişkin Millî Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/706) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

5.- İstanbul Milletvekili Ahmet Güryüz Ketenci'nin, hâkim ve savcıların yer değiştirmelerine ve bir atamaya ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/707) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

6.- İstanbul Milletvekili Ahmet Güryüz Ketenci'nin, akaryakıt fiyatlarına ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından yazılı soru önergesi (7/708) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

7.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, Hazine kütüklerine kayıtlı dış borçlara ilişkin Devlet Bakanından (Ali Babacan) yazılı soru önergesi (7/709) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

8.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, Bakanlar Kurulu üyelerinin imzalarına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/710) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

9.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, Antalya Millî Eğitim Müdürlüğündeki bir olaya ilişkin Millî Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/711) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

10.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, Adana'nın Kürkçüler Köyü'ndeki hemzemin geçite ilişkin Bayındırlık ve İskân Bakanından yazılı soru önergesi (7/712) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

11.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, Adana'nın Kürkçüler Köyü'ndeki doğalgaz tesislerine araç giriş-çıkışlarına ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından yazılı soru önergesi (7/713) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

12.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, Adana-Pozantı-Belemedik Köyü Muhtarı hakkındaki iddialara ilişkin İçişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/714) (Başkanlığa geliş tarihi: 4.6.2003)

13.- Adana Milletvekili Tacidar Seyhan'ın, Eti Alüminyum Tesislerinin Özelleştirme İdaresine devredilip devredilmeyeceğine ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından yazılı soru önergesi (7/715) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

14.- Adana Milletvekili Tacidar Seyhan'ın, Irak krizi sırasındaki buğday ithaline ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/716) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

15.- Mersin Milletvekili Ali Oksal'ın, esnaf ve sanatkara yönelik kredi teşvik sistemine ilişkin Sanayi ve Ticaret Bakanından yazılı soru önergesi (7/717) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

16.- Kırıkkale Milletvekili Halil Tiryaki'nin, TÜPRAŞ'ın, özelleştirilmesinin sonuçlarına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/718) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

17.- Çanakkale Milletvekili İsmail Özay'ın, Avrupa Yerel Yönetim Özerklik Şartının çekincelerinin kaldırılıp kaldırılmayacağına ilişkin İçişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/719) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

18.- Çanakkale Milletvekili İsmail Özay'ın, Bingöl Depremi sonrası kriz yönetimine ilişkin İçişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/720) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

19.- Adana Milletvekili N. Gaye Erbatur'un, Adana-Yüreğir'deki Sarıçam deresinin ıslahına ilişkin Çevre ve Orman Bakanından yazılı soru önergesi (7/721) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

20.- Adana Milletvekili N. Gaye Erbatur'un, Adana'nın Seyhan İlçesindeki Adli Tıp Kurumunun yerinin değiştirilip değiştirilmeyeceğine ilişkin Adalet Bakanından yazılı soru önergesi (7/722) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

21.- Aydın Milletvekili Özlem Çerçioğlu'nun, Aydın-Didim İlçesi antik Milet kenti içinde yer alan İlyas Bey Camiinin restorasyonuna ilişkin Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısından (Mehmet Ali Şahin) yazılı soru önergesi (7/723) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

22.- Manisa Milletvekili Hasan Ören'in, Turgutlu ve Saruhanlı'daki tarım alanlarının afet kapsamına alınıp alınmayacağına ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/724) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

23.- Eskişehir Milletvekili Cevdet Selvi'nin, zorunlu tasarruf anaparalarının ödenmesinde yaşanan sorunlara ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/725) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

24.- Kırklareli Milletvekili Mehmet S. Kesimoğlu'nun, Kırklareli İlindeki süne mücadelesine ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/726) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

25.- Yalova Milletvekili Muharrem İnce'nin, Kilis-Elbeyli'de bir öğretmenin bir toplantıdaki sorusu nedeniyle gözaltına alınması olayına ilişkin Millî Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/727) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

26.- Konya Milletvekili Atilla Kart'ın, bir gazetede çıkan atamalarla ilgili habere ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/728) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

27.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, çiftçiler için kullandığı bir ifadeye ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/729) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

28.- Tekirdağ Milletvekili Erdoğan Kaplan'ın, Çorlu Adliyesinin fiziki ve malî yetersizliklerine ilişkin Adalet Bakanından yazılı soru önergesi (7/730) (Başkanlığa geliş tarihi : 5.6.2003)

 No. : 127

9.6.2003 PAZARTESİ

Raporlar

1.- Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/523) (S. Sayısı:152) (Dağıtma tarihi : 9.6.2003) (GÜNDEME)

2.- Türkiye Cumhuriyeti ile Çek Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasının ve Eki Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/443) (S. Sayısı : 158) (Dağıtma tarihi : 9.6.2003) (GÜNDEME)

Sözlü Soru Önergeleri

1.- Adana Milletvekili Kemal Sağ'ın, doğalgaza yapılan zamma ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından sözlü soru önergesi (6/565) (Başkanlığa geliş tarihi : 6.6.2003)

2.- Adana Milletvekili Kemal Sağ'ın, orman yangınlarını söndürmede kullanılacak uçak ve helikopterlerin kiralama ihalelerine ilişkin Çevre ve Orman Bakanından sözlü soru önergesi (6/566) (Başkanlığa geliş tarihi : 6.6.2003)

3.- Trabzon Milletvekili Asım Aykan'ın, bazı emekli bakan ve üst düzey bürokratlara araç ve personel tahsisine ilişkin İçişleri Bakanından sözlü soru önergesi (6/567) (Başkanlığa geliş tarihi : 9.6.2003)

Yazılı Soru Önergeleri

1.- Antalya Milletvekili Nail Kamacı'nın, nakliyecilerin sorunlarına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/731) (Başkanlığa geliş tarihi : 6.6.2003)

2.- Antalya Milletvekili Nail Kamacı'nın, Antalya Defterdarlığınca avukat, doktor ve diş hekimlerinin matrah artırımına zorlandığı iddiasına ilişkin Maliye Bakanından yazılı soru önergesi (7/732) (Başkanlığa geliş tarihi : 6.6.2003)

3.- Konya Milletvekili Atilla Kart'ın, Konya-Cihanbeyli-Yeniceoba havzasındaki sulama yatırımlarına ilişkin Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanından yazılı soru önergesi (7/733) (Başkanlığa geliş tarihi : 6.6.2003)

4.- Yalova Milletvekili Muharrem İnce'nin, Bakanlık binasında asbest maddesinin kullanılıp kullanılmadığına ilişkin Millî Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/734) (Başkanlığa geliş tarihi : 6.6.2003)

 No. : 128

10.6.2003 SALI

Raporlar

1.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/349) (S.Sayısı : 155) (Dağıtma tarihi: 10.6.2003) (GÜNDEME)

2.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Letonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşması ve Eki Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/391) (S. Sayısı : 156) (Dağıtma tarihi : 10.6.2003) (GÜNDEME)

3.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/414) (S. Sayısı : 157) (Dağıtma tarihi: 10.6.2003) (GÜNDEME)

4.- Türkiye Cumhuriyeti ile Slovenya Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması ve Eki Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/468) (S. Sayısı : 159) (Dağıtma tarihi : 10.6.2003) (GÜNDEME)

5.- Türkiye Cumhuriyeti ile Sudan Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/518) (S. Sayısı : 160) (Dağıtma tarihi : 10.6.2003) (GÜNDEME)

Meclis Araştırması Önergeleri

1.- İzmir Milletvekili Hakkı Ülkü ve 27 Milletvekilinin, İzmir Aliağa Nemrut Körfezi Liman Projesi konusunda Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/105) (Başkanlığa geliş tarihi : 23.5.2003)

2.- Hatay Milletvekili Abdülaziz Yazar ve 34 Milletvekilinin, eczacıların sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/106) (Başkanlığa geliş tarihi : 3.6.2003)

3.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu ve 22 Milletvekilinin, Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan Avrasya Ülkeleriyle ilişkiler konusunda Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/107) (Başkanlığa geliş tarihi : 4.6.2003)

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati : 15.00

10 Haziran 2003 Salı

BAŞKAN : Başkanvekili İsmail ALPTEKİN

KÂTİP ÜYELER : Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale), Mehmet DANİŞ (Çanakkale)

BAŞKAN - Türkiye Büyük Millet Meclisinin 91 inci Birleşimini açıyorum.

III.- Y O K L A M A

BAŞKAN - Elektronik cihazla yoklama yapacağım.

Yoklama için 5 dakika süre vereceğim. Sayın milletvekillerinin oy düğmelerine basarak salonda bulunduklarını bildirmelerini; bu süre içerisinde elektronik sisteme giremeyen sayın 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 - Sayın milletvekilleri, toplantı yetersayımız vardır; görüşmelere başlıyoruz.

Değerli milletvekilleri, geçen hafta, Sivas-Erzincan karayolu üzerinde bir otobüsümüzün geçirdiği trafik kazası sonucu, birçok vatandaşımız hayatını kaybetmiş, birçoğu da yaralanmıştır. Vefat edenlere Cenabı Allah'tan rahmet, yaralılara acil şifalar, yakınlarına da başsağlığı ve sabır diliyorum. Ülkemizin en önemli gündem maddelerinden biri olan ve ocakları söndüren bu trafik canavarına sadece hükümetlerin değil, bütün toplumun hassasiyet göstermesini ve bu tip vahim olayların bir daha olmamasını diliyorum.

Şimdi, gündeme geçmeden önce, üç değerli milletvekilimize gündemdışı söz vereceğim.

İlk söz, Türkiye'de kaçak elektrik ve çözüm önerileriyle ilgili olarak, Ağrı Milletvekilimiz Sayın Cemal Kaya'ya aittir.

Buyurun Sayın Kaya. (Alkışlar)

Süreniz 5 dakika.

IV.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1.- Ağrı Milletvekili Cemal Kaya'nın, Türkiye'de kaçak elektrik kullanımının ülke ekonomisini uğrattığı zarara ve alınması gereken tedbirlere ilişkin gündemdışı konuşması

CEMAL KAYA (Ağrı) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; dört gün önce Erzincan yakınlarında meydana gelen kaza sonucunda 28 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir; bu vesileyle, hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yaralananlara acil şifa ve yakınlarına sabır diliyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; son günlerde yolsuzlukları araştırma komisyonunda da, basında da sık sık gündeme gelen enerji yolsuzluklarının başka bir yönüyle ilgili olarak Yüce Meclisi aydınlatmak istiyorum.

Değerli arkadaşlar, kaçak elektrik Türkiye'de bir sorun. 2001-2002 yılları arasında TEAŞ'tan TEDAŞ'ın almış olduğu elektrik miktarı 127 milyar kilovat/saat, geriye dönüşü 100 milyar kilovat/saat, aradaki kısım -küsuratları var- 27 milyar kilovat/saat. Aslında, bunlar, kâğıt üzerindeki rakamlardır; bunlar da doğru değildir. Ben, size, basit, bir nedenini de açıklayayım. Bilirsiniz, sokaklarda, mahalle aralarında "bedelsiz elektrik" dediğimiz elektrikler de vardır. Bunlar, aslında, yüzde 2'ye, yüzde 3'e, yüzde 1,5'e tekabül etmesi gerekirken, bazı işletmeler, müesseseler, sırf kaçak elektrik oranını düşürmek için, bunu da çok yüksek gösteriyorlar. Bu oran yüzde 22; yani, 30 milyar kilovat/saat civarında. Bir malı alıyorsunuz, karşıya satıyorsunuz, yüzde 22 eksiğiyle alıyorsunuz. Dolar karşılığı 1,5 milyar dolar, Türk Lirası karşılığı 2,5 katrilyon.

Şimdi, ülkemizin bu kadar krizde olduğu bir dönemde, IMF'den 500 000 000 doları, zor bela, uzmanlarla üç ay, dört ay görüşmeler yaparak almaya çalıştığımız bir ülkede, kayıp-kaçak oranı bu kadar: 2,5 katrilyon; 1,5 milyar dolar...

Bu kayıp-kaçağın iki temel nedeni var: Bunun belirli bir miktarı -yüzde 7'si- teknik kaçaktır; yani, siz, yatırım yapmadığınız zaman, siz kablolarınızı, trafolarınızı yeraltına alamadığınız zaman, değiştiremediğiniz zaman, bu teknik kaçaklar artar. Geri kalanı da, hepinizin bildiği gibi, sosyal patlama sonucunda, insanların kullandığı ve parasını ödemediği elektrik. İnanın, İstanbul'da, güneydoğunun bazı bölgelerinde, Doğu Anadolu'da ve metropollerde, ev hanımları dahi, bizim bildiğimiz bu mekanik saatleri geriye almayı öğrenmiştir.

Elektrik, ekmek gibidir; siz, elektriği bir topluma sağlamadığınız zaman, o insanlar çocuklarını okula gönderemezler. Peki, basit, pratik bir tüccar siyasetiyle... Biliyorsunuz, bu "tüccar siyaset" yeni bir terim, ben ona başka bir şey daha ekleyeyim "pratik tüccar siyaset." Bakın, size bir şey söyleyeyim: Sadece, bu kayıp-kaçağın yüzde 2'sini indirdiğimiz zaman, yoksulluk sınırında olan nüfusun yüzde 15'i, 10 000 000 insan; ortalama olarak bir aileyi 5 kişi düşündüğünüz zaman, 2 000 000 aile. 100 kilovat/saati bedava verdiğiniz zaman 2 500 000 000 kilovat/saat eder; bu da, kaçağın yüzde 2'sine tekabül ediyor. Başka bir deyişle, Ağrı, Ardahan, Batman, Bingöl, Bitlis, Erzincan, Erzurum, Hakkâri, Iğdır, Kars, Mardin, Muş, Şırnak, Tunceli ve Van İllerimizde yılda toplam kullanılan elektrik 1 250 000 000 kilovat/saattir; 200 kilovat saat kullansa, yılda toplam 2 500 000 000 kilovat/saat eder.

Bu kaçağı, acilen -pratik tüccar siyasetiyle- indirmemiz lazım. Özelleştirebilirsiniz, hatta kiraya da verebilirsiniz; ama, unutmayın ki, müflis bir tüccarın malını çok ucuza alırsınız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

CEMAL KAYA (Devamla) - Sayın Başkan, bu, biraz önemli bir konu...

BAŞKAN - Tamamlayın lütfen.

Buyurun.

CEMAL KAYA (Devamla) - Değerli arkadaşlar, bunun iki yolu var: Birincisi, yatırımları acilen gerçekleştirmemiz lazım. Çok merak ettiğim bir şey var. Diyorlar ki: "Yatırım yapamıyoruz." Niye? "IMF karşı çıkıyor." Acaba, IMF'ye, bizim, yılda 1 500 000 000-2 000 000 000 doları kaybettiğimizi kimse söylüyor mu? Söylenmiş olabilir, kabul etmiyor mu; ama, birisi çıkmalı, o, IMF uzmanına şunu demeli: "Hadi kardeşim, sen de böyle batak oynuyorsun, batakçı bir pokerciye benziyorsun, bu hesabı bana ver de, ben halkıma bir şeyler sunayım."

Cumhurbaşkanlığı Köşkünün önündeki Birlik Mahallesinde hatlar daha havadan gidiyor. Türkiye, dünya standartlarının kırk yıl gerisindeki elektrik hatlarıyla işliyor. İstanbul Boğaziçi'nde, daha, Fransızlar döneminden kalmış olan elektrik hatları ve kabloları var.

Bu ülkeye yazık. Bu ülke hepimizin. Biz, bu ülkeyi bir şekilde bir yerlere getirmek zorundayız.

Size, başka bir deyiş daha, çok ilginç bir şey daha söyleyeyim...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Efendim, teşekkür ediyorum.

CEMAL KAYA (Devamla) - Sayın Başkan, bir saniye... Hemen toparlayıp bitiriyorum efendim.

BAŞKAN - Son cümle için, buyurun.

CEMAL KAYA (Devamla) - Son cümle efendim.

Fi tarihinde, birisi kalkmış demiş ki: TEDAŞ'ın kârından -o zamanki TEK- TRT'ye verilen yüzde 2'nin yüzde 1'ini alırsanız, 15 000 000 kişiye bedava elektrik satmış olursunuz, hiç para almazsınız." Türkiye'nin durumu bu şekilde.

Bu Meclisin, buna, acilen çözüm bulması gerektiğine inanıyorum; Yüce Meclisi saygılarımla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Kaya.

Gündemdışı ikinci söz, Nâzım Hikmet, Cahit Zarifoğlu ve Cemil Meriç'in ölüm yıldönümleri nedeniyle söz isteyen Adana Milletvekili Sayın Recep Garip'e aittir.

Buyurun Sayın Garip. (AK Parti sıralarından alkışlar)

2.- Adana Milletvekili Recep Garip'in, Nâzım Hikmet, Cahit Zarifoğlu ve Cemil Meriç'in ölüm yıldönümlerine ilişkin gündemdışı konuşması

RECEP GARİP (Adana) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; haziran ayının, üç değerli sanat adamımızın vefat yıldönümleri olması nedeniyle, şahsım adına söz almış bulunmaktayım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Uygarlık tarihi, kültür sanat adamlarıyla doludur. Toplumu onlar şekillendirmişler, toplumun önündeki engelleri onlar kaldırmışlardır. Evrensel insan haklarını en çok savunanlar, ömürler tüketenler, içeriye girip çıkanlar, zulme uğrayanlar, sürgüne gönderilenler yine onlardır.

Edebiyat, fikir ve sanat öncüleri, bu toplumun bağrında yetişmiş en güzel çınarlardır. Bu ulu çınarların gölgesinde bulunan her şeyden toplum faydalanır.

Siyasî tarihin yazılmasında, yine, uygarlık onarıcıları görev başındadır; onlarla zaman kayda düşülür. Yetişmekte olan kuşaklar, onların kollarından, yapraklarından, dallarından, gövdelerinden, meyvelerinden, velhasıl, akan ırmaktan içebildikleri oranda faydalanırlar ve yetişmekte olan nesli aydınlatmaya, ilerletmeye devam ederler.

Şair "haziranda ölmek zor" diyor. Böyle dese de, izleri tarihin sayfalarında bulunan, hâlâ, yüce dağlardan süzülen bir çeşme berraklığıyla, sularından içilen Cahit Zarifoğlu, Cemil Meriç, Nâzım Hikmet, haziranda aramızdan ayrılmışlardır. Onlar, bırakıp gitseler de, bu toplum, bitmeyen şarkıyı söylemeye devam etmektedir. Tarih dokusu, yerli olma bilinci, yurtseverlik aşkı, bu toplumun mayasında bulunan ve yüzyıllar öncesinden aldığı katışıksız inanç, iman, bağlılık, savunma, kardeşlik iksirleriyle türkülerimiz söylenmeye devam etmektedir.

Nâzım Hikmet şöyle seslenir:

"Ben bir insan

Ben bir Türk şairi Nâzım Hikmet

Ben tepeden tırnağa insan

Tepeden tırnağa kavga, hasret ve ümitten ibaret..."

İçinde büyüyen insan sevgisi, Anadolu tutkusu, aşk gibi, sevda gibi tütsülenmiştir yüreğinde.

"Kapansın el kapıları, bir daha açılmasın,

Yok edin insanın insana kulluğunu,

Bu davet bizim...

Yaşamak bir ağaç gibi tek ve hür

Ve bir orman gibi kardeşçesine

Bu hasret bizim..."

Nâzım'ı sistemle kavgalı kılan gerçek neydi? Antidemokratik yaklaşımlara karşı tavır adamı yapan, net ve anlaşılır bir mücadele ortaya koymasına sebep neydi? Az önce okuduğum şiirin son mısraları, gayet açık bir şekilde bunu ortaya koyar: Özgürlük ve kardeşlik. İnsan sevgisi, adalet ve eşitliktir. Toplum olarak, bugün, bunun sancısını hep birlikte aşmak için gayret ediyoruz.

Siyaset adına söylemiyorum; ama, bugün, Meclisimizin, demokratikleşme sürecinde, Avrupa Birliğine uyum yasalarıyla birlikte, ülkemizde yeni bir dönemin başlayacağını ve başladığını hep birlikte görüyoruz ve göreceğiz.

Yine, Nâzım şöyle der:

"Güzel günler göreceğiz çocuklar/

güneşli günler göreceğiz..."

Kültür dünyamızın bilgelerinden biridir Cemil Meriç. Doğudan, Batıdan, Ortadoğu'dan bahseder. Bu ülkenin vazgeçilmez derinliğini en ince, en hassas tespitlerle yakalar, aydınları dik duruşa çağırır. Batı kültürü ile kendi kültürümüzün ortak yönlerine imler düşer. Mağaradakilerden inciler toplayarak, Himalayalara, Hint Yarımadasına çıkar, oradan da kır çiçekleri gönderir bu ülkeye. Bu ülkenin doğulu olduğunun altını çizer, utanmamayı salık verir ısrarla: "Doğulu olduğundan utanan tek kavim biziz" diye bizleri uyarır.

"Kimi başında taçla doğar, kimi elinde kılıçla

Ben kalemle doğmuşum, insanlarsa kıyıcıydılar,

Kitaplara kaçtım!" diye ekler.

Tanzimattan bu yana Türk aydınının alınyazısı iki kelimede düğümleniyordu; aldatmak ve aldanmak. Zavallı Türk aydını... Batılı dostları alınmasın diye hazinelerini gizlemeye çalışır. Sonra unutur hazineleri olduğunu. Düşmanların putlarını takdis eder, hayranlıklarını benimser. Dev, papağanlaşır bu defa. Bunu da kendi kültürümüzün, tarihimizin bütün değerleriyle bir hazine olduğunu, komplekslerden kurtularak, aydınlığa, kendimize güvenerek ulaşabileceğimizi söyler.

"Hiçbir düşünce bir ülkeden ötekine olduğu gibi aktarılamaz" diye uyarır; sonra "insan düşünce için değil, düşünce insan içindir" diye ilave eder.

"Dilini unutan bir nesil yabancı dili nasıl sevsin ki" diyerek Türkçemizi doğru kullanmayı önerir. Kendini bilmenin dille ilgili olduğunu haykırır. Dünü bugüne, bugünü yarına taşıyan tek aracımız dilimizdir, Türkçemizdir. Türkçe düşünmek yerli olmaktır; bu böyle bilinmesi gerekiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun; sözlerinizi tamamlayınız.

RECEP GARİP (Devamla) - "Meçhul Dost" şiirinde Cemil Meriç şöyle seslenir:

"Bunları senin için yazıyorum meçhul dost

Bu bir davet, sevgi daveti

İsterdim ki kelimeler, çiçek çiçek eşiğine yağsın

İsterdim ki kelimeler yıldız yıldız aydınlatsın odanı

Sönen gözlerimin bütün aydınlığı kıvılcımlaşsın onlarda

Kelimeler buseleşsin ve güvercinler gibi

Kuğular gibi, kırlangıçlar gibi uçsun sana."

Kalem sahiplerine bir uyarıda bulunarak "telaş etmemek, öfkelenmemek, kin kışkırtıcısı olmamak, halkı okumaya, düşünmeye, sevmeye alıştırmak birinci görevidir aydının" diye ilave eder

Son nefesinde Cemil Meriç "Muhammed! Sevgilim" diyerek gözlerini kapatır

Cahit Zarifoğlu, özgürlüğün, özgünlüğün, çocuk saflığının, insan olmanın adıdır. Yapmacıksız, yalın; ama, lirik söylemlere sahiptir. Tekdüze gidemezsiniz onunla. O sizi labirentlere indirir, çıkarır, dağlara taşır. Kasabalarda, köylerde, kırlarda, savaşta sizinledir Rahmetli Cahit Zarifoğlu; doğuştan şairdir şair-i maderzat" diye ünlenmiştir.

Birdenbire kavranmak, bulunmak, bilinmek istemez şair. Kimi zaman aşikârdır, kimi zamansa serüvenler üretir, gizlenir; onu, okuyucu arayıp bulmak zorundadır. Duyarlıdır; yaşadığı çağın anaforlarından meyveler toplar, onları çocuklara dağıtır. Şiirin önemli uç beylerinden olan Cahit Zarifoğlu, imgeyi en görkemli taraflarıyla kullanır. Hayatın anlamını, yaşamanın kıymetli olduğunu onun bizatihi yaşantısında görüyorsunuz ve Cahit Zarifoğlu gençliğin gözbebeği gibi bugün aramızda dolaşmaya devam ediyor.

"Çağın Küçük Bulanığı"adlı şiirinde hummalı bir hastalığa dönüşen yalnızlığı, şöyle haykırır:

"Ah şu yalnızlık

Kemik gibi

Ne yanıma dönsem batar.

Haber verdiler

Arka karanlıkta

Bir kadın var yüzü göğsüne akmış"

"Efendim" Şiirinde ise:

"Boynuma bir ip at

Kölen diye yollarda gezdir beni"

"Sultan" isimli şiirinde ise:

"Seçkin bir kimse değilim

İsmimin baş harfleri acz tutuyor

Bağışlamanı dilerim

Sana zorsa bırak yanayım

Kolaysa esirgeme.."diye ekler.

Üç Bilgeyi haziranda kaybetmiş olmak haziranı kışkırtıyor olmalı. Sıcacık bakışlarıyla, eserleriyle, ünlemeleriyle, haykırışlarıyla, kavgalarıyla,. şiirleriyle, aramızda yaşamaya devam ediyorlar.

Üç Şah Adam, üç Bilge, üç Şair, Cahit Zarifoğlu'nu, Cemil Meriç'i ve Nâzım Hikmet'i yeni anlayışlar, yeni kardeşlikler, yeni doğumlar, yeni başlangıçlar ve yeni okumalar için, hepinizi ve ülkemizi saygıyla selamlıyorum.

Saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Garip.

Gündemdışı üçüncü söz isteği, Hakkâri'de yaşanan sel felaketlerinin yol açmış olduğu tahribatlarla ilgili olmak üzere, Hakkâri Milletvekilimiz Sayın Mustafa Zeydan'a aittir.

Buyurun Sayın Zeydan.

3.- Hakkâri Milletvekili Mustafa Zeydan'ın, Hakkâri İlinde meydana gelen sel felaketinin yol açmış olduğu tahribata ve alınması gereken önlemlere ilişkin gündemdışı konuşması

MUSTAFA ZEYDAN (Hakkâri) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; Hakkâri İlimizde meydana gelen sel nedeniyle söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

30 Mayıs 2003'te meydana gelen selde, Hakkâri İlimizin Üzümcü, Olgunlar, Kırıkdağ ve Çanaklı Köyleri büyük hasara uğramış, 50'ye yakın ev yıkılmış, 2 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. Hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet diliyorum, ailelerine de başsağlığı diliyorum.

Olay anında, Hakkâri'de, mahallinde, Hükümet gerekli tedbirleri almış, derhal mahalline gidilmiştir; ancak, ölen geri gelmez, yıkılan da şu anda yıkılmış durumdadır. Hükümetimiz, Ankara'dan müdahale etmiştir; başta Bayındırlık Bakanımız olmak üzere, hükümetimize teşekkür ediyoruz. Tabiî ki, böyle hallerde, Türkiye'nin neresinde olursa olsun, hükümetimiz, devletimiz, gerçekten, imkânları dahilinde koşmakta, vatandaşımızın yaralarını sarmaktadır. Bundan dolayı, biz, her zaman, hükümetimize müteşekkiriz; ancak, şu anda, 60 civarında ev yıkılmış, vatandaşımız açıkta kalmıştır. Hakkâri İlimizde mevsim çok dar; 11 inci ayın sonunda, artık, herhangi bir çalışma sistemi olmuyor. Bu nedenle, yıkılmış olan evlerin, mutlaka, iki üç ay içerisinde ikmal edilip, yapılıp, vatandaşlarımıza teslim edilmesi lazım. Bu konuda, Hakkâri Valiliğimizin yaptığı tespit neticesinde, sayın hükümetimizden istenilen miktardaki para henüz gitmemiş; sanıyorum ki, hükümetimiz, bu konuda gerekli tedbirleri alıyor. Sayın Bayındırlık Bakanımız da, bize verdiği bilgide, çok yakında paranın gönderileceğini söylüyor. Temenni ederim ki, Sayın Bakanımız, Hakkâri gibi, hem mevsim itibariyle hem iklim itibariyle çok dar bir zamanı olan bölgede gerekli tedbirleri zamanında alacaktır.

Muhterem arkadaşlar, gerçekten, hükümetimizin sıkıntılı olduğu bir dönemde, böyle afetlerin meydana gelmesi hepimizi üzmektedir; ancak, hükümet, devlet, vatandaşı için vardır, vatandaş da devleti için bulunmaktadır.

O bakımdan, bizim, Hakkârililer olarak, hükümetimizden isteğimiz, bir an evvel, bu vatandaşlarımızın evlerinin yapılarak kendilerine teslim edilmesidir. Sayın Valimizin bize verdiği ifadeye göre, henüz, mahalline para gitmemiştir; elinde bazı imkânları vardır; ama, diğer, köylerine dönüş yapan vatandaşlarımızın parası olması nedeniyle, oraya sarf edemiyor. Bu nedenle, sayın hükümetimizin, mahalline bir an evvel, vilayetin istediği meblağı göndermesini, bilhassa, istirham ediyorum.

Bu konuda, hükümetimizin göstermiş olduğu ilgiden dolayı da, Hakkâri halkı adına, teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Zeydan.

Sayın milletvekilleri, gündemdışı konuşmalar tamamlanmıştır.

Başkanlığın Genel Kurula diğer sunuşları vardır.

Sayın milletvekilleri, takdim edeceğimiz sunuşlar, metin itibariyle biraz uzun olduğundan, okuyacak olan Kâtip Üyemizin, bu metinleri, bu sunuşları, oturduğu yerden okumasına izin vermeniz hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 adet Meclis araştırması önergesi vardır; bunları ayrı ayrı okutacağım ve bilgilerinize sunacağım:

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

1.- İzmir Milletvekili Hakkı Ülkü ve 27 milletvekilinin, İzmir Aliağa Nemrut Körfezi Liman Projesi konusunda Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/105)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Ege Bölgesinde denizcilik hizmetlerini ve ihracatı artıracak alternatif çözümler ve yatırımlar gerekmektedir. Aliağa Nemrut Körfezi, mevcut iskeleleri ve coğrafî olanaklarıyla, bölgenin liman gereksinimini karşılayabilecek bir seçenek durumundadır. Bu nedenle Aliağa Nemrut iskelelerinin yeni bir liman kimliğine sokulması ve liman bölgesinin sorunlarının giderilmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 104 ve 105 inci maddeleri gereğince Meclis araştırması açılmasını arz ederiz. 13.5.2003

1- Hakkı Ülkü (İzmir)

2- Harun Akın (Zonguldak)

3- Mustafa Gazalcı (Denizli)

4- Nurettin Sözen (Sıvas)

5- Kâzım Türkmen (Ordu)

6- Kemal Sağ (Adana)

7- Sıdıka Sarıbekir (İstanbul)

8- İdris Sami Tandoğdu (Ordu)

9- Ali Rıza Bodur (İzmir)

10- Ahmet Güryüz Ketenci (İstanbul)

11- Bülent Hasan Tanla (İstanbul)

12- Ömer Zülfü Livaneli (İstanbul)

13- Bihlun Tamaylıgil (İstanbul)

14- Ahmet Sırrı Özbek (İstanbul)

15- Salih Gün (Kocaeli)

16- Ali Cumhur Yaka (Muğla)

17- Nuri Çilingir (Manisa)

18- Hasan Ören (Manisa)

19- Tacidar Seyhan (Adana)

20- Atilla Başoğlu (Adana)

21- Mustafa Erdoğan Yetenç (Manisa)

22- Mehmet Semerci (Aydın)

23- Özlem Çerçioğlu (Aydın)

24- Şevket Gürsoy (Adıyaman)

25- Muharrem Doğan (Mardin)

26- Mehmet Kartal (Van)

27- Mahmut Duyan (Mardin)

28- Hasan Güyüldar (Tunceli)

Gerekçe:

Türkiye ekonomisinin canlanması ve dışborç stokunun eritilmesi için daha sağlıklı malî ve yatırım politikalarının oluşturulması gerekmektedir. Bu politikaların oluşturulmasında özellikle ihracata önem verilmelidir. İhracatın artırılması için bürokratik sistemin hızlandırılması ve ulaştırma imkânlarının ve hizmetlerinin dünya standartlarına çıkarılması zorunludur. Dünyadaki ulaştırma politikaları dikkate alındığında, dünya yük taşımacılığının büyük bir bölümünün ucuz ve güvenilir olması açısından deniz taşımacılığı ile yapıldığı görülmektedir. Ancak, ülkemiz, özellikle de Ege Bölgesi, coğrafî konumunun elverişliliğine rağmen denizcilik hizmetlerinden ve dolayısıyla ihracattan istenilen düzeyde pay alamamaktadır.

Ülkemizin önde gelen ihracat-ithalat kapılarından bir tanesi olan Ege Bölgesi, ülke toplam ihracatının yüzde 20'sini tek başına üstlenmektedir. Bölgenin yaklaşık 30 milyon ton/yıl yük kapasitesi ihtiyacına, yalnızca 8 200 000 ton/yıl kapasiteli İzmir Alsancak Limanıyla cevap verilmektedir. Ayrıca, İzmir Alsancak Limanının liman sahasının genişlemeye açık olmaması ve yaklaşım kanallarının büyük tonajlı gemilere uygun bulunmaması nedeniyle liman kapasitesinin artırılmasının mümkün olmadığı kaydedilmektedir.

Alsancak Limanının gerek fizikî, gerek teknik yetersizlikleri nedeniyle, Ege Bölgesini liman konusunda yaşadığı sıkıntılardan kurtarabilecek ve gelecekte bölgeyi deniz taşımacılığı açısından bir merkez haline getirecek alternatif liman projelerinin bir an önce değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu alternatif liman gereksinimi doğrultusunda Aliağa Nemrut Körfezi Liman Projesi, sahip olduğu nitelikleri itibariyle gerçekleşebilir bir çözüm önerisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Çandarlı Körfezinde konumlanan Aliağa Nemrut mevkii, mevcut durumu itibariyle, 2'si kamu ve 5'i özel sektör tarafından kullanılan 7 iskeleyle çağdaş bir limanda bulunması gereken demiryolu, karayolu, stoklama alanı ve uygun derinlikteki yaklaşım alanı gibi temel öğeleri bünyesinde barındırmaktadır.

Nemrut iskeleler bölgesine Çanakkale-İzmir Karayolundan 45 kilometrelik bir yolla ulaşılmaktadır. Ayrıca, Aliağa-İzmir arasında faaliyet gösteren çift hatlı demiryolunun Nemrut Limanına kadar uzatılma çalışmaları hızla devam etmektedir.

Bugünkü haliyle 5 özel firma iskelesinin toplam 1 664 metre olan uzunluğuyla günde 27 000 ton kapasiteye ulaşmakta ve sonuç olarak elleçleme miktarı yılda 25 000 000 tona ulaşmaktadır. Önizin verilen 3 firma iskelelerinin de faaliyete geçmesiyle kapasitenin ikiye katlanacağı şüphesizdir.

Nemrut Körfezinin deniz ve deniz kıyısı koşulları, fizikî şartları ve iskeleleri bu bölgeyi Alsancak Limanına alternatif olarak düşünmemizi kolaylaştırmaktadır. Ancak Körfezin kıyı şeridi ve bu kıyıya paralel uzanan liman gerisi hizmet alanları kısmında çözülmesi gereken sorunlar bulunmaktadır.

Aliağa Nemrut Körfezinde şu an faaliyette buluna iskeleler, liman master planı ve buna uygun imar çözümlemeleri yapılmadan oluştuğu ve her kuruluş kendi çözümlerini ürettiği için liman bölgesi karmaşık ve disiplinsiz bir görünüm sergilemektedir. Resmî bir otoritenin düzenlemesi söz konusu olmaksızın zaman içerisinde kendiliğinden oluşan fiilî limanın işletilmesi, idaresi ve organizasyonu konusunda ciddî bir teşebbüs gerçekleştirilmemiş ve liman bölgesi resmî bir statüye kavuşturulmamıştır. Resmî bir otoritenin ve organizasyonun olmaması gümrük, pasaport, sağlık, konaklama gibi hizmetlerin gerek resmî gerek sivil kuruluşlar tarafından düzenli biçimde yerine getirilmesini engellemektedir.

Bölge, özel bir liman durumundadır. Bölgenin hukukî ve idarî sorunlarının giderilmesi halinde Aliağa Nemrut Limanı, sadece İzmir Alsancak Limanının bir alternatifi değil, ulusal ve küresel ölçekte artan yük ihtiyacına cevap verecek bir liman olabilir.

Kanaatimizce liman bölgesinde tespit edilen eksikliklerin ve yapılması gereken işlerin, burada faaliyet gösteren ve gösterecek olan firmalarca gerçekleştirilmesi, devletin de firmalara katkıda bulunması gerekmektedir. İşte, bu organizasyonu sağlayacak irade ve kararlılığın öncelikle tesisi en kısa zamanda devlet tarafından sağlanmalıdır.

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

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

Şimdi, ikinci önergeyi okutuyorum:

2.- Hatay Milletvekili Abdulaziz Yazar ve 34 milletvekilinin, eczacıların sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/106)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Eczacılık mesleğinin geliştirilmesi, hizmet kalitesinin ve kapsamının artırılması ile eczacıların sorunlarının tespit ve çözüm yollarının bulunması amacıyla Anayasanın 98, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca Meclis araştırması açılmasını saygılarımızla arz ve teklif ederiz.

 28 Mayıs 2003

1- Abdulaziz Yazar (Hatay)

2- Muhsin Koçyiğit (Diyarbakır)

3- Uğur Aksöz (Adana)

4- Mehmet Işık (Giresun)

5- Muzaffer R. Kurtulmuşoğlu (Ankara)

6- Hüseyin Bayındır (Kırşehir)

7- Ali Kemal Deveciler (Balıkesir)

8- Enis Tütüncü (Tekirdağ)

9- Osman Kaptan (Antalya)

10- Fuat Çay (Hatay)

11- Gökhan Durgun (Hatay)

12- Hüseyin Güler (Mersin)

13- Ali Rıza Gülçiçek (İstanbul)

14- Engin Altay (Sinop)

15- V. Haşim Oral (Denizli)

16- Ersoy Bulut (Mersin)

17- Halil Ünlütepe (Afyon)

18- Yakup Kepenek (Ankara)

19- Mevlüt Coşkuner (Isparta)

20- Tuncay Ercenk (Antalya)

21- Mehmet Mesut Özakcan (Aydın)

22- Atilla Kart (Konya)

23- Mehmet Ziya Yergök (Adana)

24- Necati Uzdil (Osmaniye)

25- Enver Öktem (İzmir)

26- Şevket Gürsoy (Adıyaman)

27- Mesut Değer (Diyarbakır)

28- Kemal Sağ (Adana)

29- Kemal Demirel (Bursa)

30- Züheyir Amber (Hatay)

31- Mehmet Parlakyiğit (Kahramanmaraş)

32- Feridun Ayvazoğlu (Çorum)

33- Berhan Şimşek (İstanbul)

34- Mehmet Kartal (Van)

35- Ahmet Güryüz Ketenci (İstanbul)

Gerekçe:

Eczacılık hizmetlerini düzenleyen 1953 tarihli 6197 sayılı Eczacılar ve Eczaneler Hakkında Kanun, eczacıyı, ilacı hazırlayan ve sunan kişi olarak tanımlamaktadır.

Günümüzde ilaç üretiminin tümüyle sanayie kayması, eczacılığın fonksiyonlarını ve toplum sağlığındaki rolünü önemli ölçüde değiştirmiştir.

Söz konusu kanun, günün koşullarına yanıt verememektedir. Türkiye'de, 2002 yılı verilerine göre, 22 000'in üzerinde eczane hizmet vermektedir. Türkiye'de, yaklaşık 35 000 000 kişiye SSK eczacıları hizmet verdiğinden, 1 700 kişiye 1 halk eczacısı düşmektedir. Bu sayı, çoğu AB ülkesinden düşüktür.

Eczanelerin yurt genelinde düzensiz dağılımı, halka verilen hizmeti aksatmaktadır. Eczanelerin planlı bir dağılıma ihtiyacı vardır. Her yıl 1 000 civarında eczacı yetiştirilmektedir. Gereksinim duyulandan çok eczacı yetiştirilmesi kaynak israfına neden olmaktadır.

Ülkemizde eczacılık hizmetlerinin, yasadışı olarak, eczacısız yürütülmesi, muvazaalı eczane açılması giderek yaygınlaşmaktadır. İlaç fiyatlarının giderek yükselmesi, halk sağlığını ve sosyal adaleti tehdit etmektedir. İlaç fiyatlarının denetimi ve vergilendirme politikalarının sosyal devlet ilkeleri gereklerine göre yeniden belirlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Kamu kurum ve kuruluşlarının ödeme sürelerini geciktirmesi, eczacıları ekonomik güçlüklerle karşı karşıya bırakmakta, yeterince ilaç verilmemesi de halkın sağlığını riske atmaktadır. Eczacılar ile vatandaşı karşı karşıya getiren uygulamaların değiştirilmesi şarttır. Eczacılık mesleğinin gelişimi, günün ihtiyaçlarına cevap vermesi ve hizmette kalitenin artması için eczacılıkta uzmanlık tüzüğü çıkarılmalıdır.

Bu nedenlerle, eczacılık mesleğinin geliştirilmesi, hizmet kalitesinin ve kapsamının artırılması ile eczacıların sorularını tespit ve çözüm yollarının bulunması amacıyla Anayasanın 98, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

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

Üçüncü önergeyi okutuyorum:

3.- Adana Milletvekili Atilla Başoğlu ve 22 milletvekilinin, Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan Avrasya ülkeleriyle ilişkiler konusunda Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/107)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Sovyetler Birliğinin 1991 yılında dağılması sonrasında bağımsızlığını kazanan Avrasya ülkeleriyle yürütülen ilişkilerde, başta Türkmenistan, Azerbaycan, Kırgızistan, Özbekistan ve Kazakistan olmak üzere;

1- Günümüze kadar yürütülen politikaların, sosyoekonomik faaliyetlerin etkinliğinin, yapılmış olan hataların ve eksikliklerin;

2- Türk işadamlarının bölge ülkelerinde gerçekleştirdiği projelerin durumlarının;

3- Türkiye Cumhuriyetinin ve vatandaşlarımızın bölge ülkelerinde imaj ve itibar durumunun;

4- Bölge ülkeleriyle ilişkilerde geçmişte yapılmış olan hataların telafisi ve ilişkilerin geliştirilmesi hususunda çare ve tekliflerin;

Tespit edilmesi amacıyla, Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri gereğince Meclis araştırması yapılmasını saygılarımızla arz ederiz.

1- Atilla Başoğlu (Adana)

2- Nuri Çilingir (Manisa)

3- İnal Batu (Hatay)

4- Mehmet Kartal (Van)

5- Ferit Mevlüt Aslanoğlu (Malatya)

6- Orhan Eraslan (Niğde)

7- İlyas Sezai Önder (Samsun)

8- İsmet Atalay (İstanbul)

9- Ensar Öğüt (Ardahan)

10- Haluk Koç (Samsun)

11- Mevlüt Coşkuner (Isparta)

12- Hüseyin Ekmekçioğlu (Antalya)

13- Mehmet Parlakyiğit (Kahramanmaraş)

14- Osman Özcan (Antalya)

15- Ramazan Kerim Özkan (Burdur)

16- Yakup Kepenek (Ankara)

17- Nevzat Yalçıntaş (İstanbul)

18- Ersin Arıoğlu (İstanbul)

19- Osman Kaptan (Antalya)

20- Ahmet Uzer (Gaziantep)

21- Mehmet Sarı (Gaziantep)

22- Emin Şirin (İstanbul)

23- Ahmet Rıza Acar (Aydın)

Gerekçe:

Avrasya Bölgesi, buraya hâkimiyetin dünya hâkimiyetinin önkoşulu olduğu iddialarını teyit eder vaziyette, Anglo-Sakson, Germen ve Rus menfaatlarının kesiştiği alan olarak, uluslararası siyasetin merkezi haline gelmiştir.

Atamızın müteaddit defalarda büyük bir öngörüyle dile getirdiği, Sovyetler Birliğinin dost ve komşumuz olduğu; ancak, buradaki devletlerin bir gün bağımsızlığına kavuşacakları hususundaki ifadelerinin siyasallaşarak, ya ülke gündemi dışına itilmesi yahut Turancı nutukların malzemesi haline gelmesi, ülkemizi, bölgeye yönelik güçlü bir hazırlık döneminden yoksun bırakmıştır. 1991 yılında Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanmış olan devletlerin yüzlerini Batıya çevirmiş olmaları, birçoğuyla müştereklerimizin mevcudiyeti, post-komünist dönemde Türkiye'ye dünya siyasetinin aktif bir oyuncusu olma şansını vermiş olmasına rağmen, politikalardaki süreksizlik ve stratejisizlik, ülkemizin başlangıçta sahip olduğu lider ağabey imajını koruması imkânını vermemiştir.

Ne yazık ki, bu stratejisizlikler, bizi sadece hükümetler seviyesinde yıpratmakla kalmamış, bölgeye işadamı kisvesinde gidenlerden bazılarının, kendilerine tanınmış olan avantajları suiistimal ettikleri iddiaları sıklıkla işitilir hale gelmiştir. İşbu suiistimaller, yurtdışına çıkan her vatandaşımızın Türk imajının oluşumuna bir katkı sağladığı gerçeğini değerlendirme kapsamına almamış olan hükümetlerin, ülkemizin itibarı ve imajını oluşturacak işadamlarının, önlerinde saygı ve itimatla açılmış olan kapılardan, yeterince güçlü olmayan denetim mekanizmaları vasıtasıyla geçmelerine müsaade ettikleri düşüncelerine yol açmaktadır.

Ülkemizin, bu bölgede, bir on yıl önceki güç ve itibarından, bugün, ne yazık ki söz edemiyoruz. Ancak, bu bölgede bugün zayıflamış olmamız, gelecekte ilişkilerimizin sadece gerileyeceği anlamına gelmemektedir. Ülkemizin, bölge ülkeleriyle ilişkilerinin geçmişini ciddî anlamda sorgulaması, yapılan hataların, eksikliklerin tespit edilmesi ve bunların telafisi için tedbirler alınması halinde, söz konusu ilişkilerin süratle daha iyi bir zemine oturacağına şüphe yoktur.

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

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

Sayın milletvekilleri, Avrupa Birliği Uyum Komisyonu Başkanlığının, Komisyonun Başkan, Başkanvekili, Sözcü ve Kâtip seçimine ilişkin 2 adet tezkeresi vardır.

İlk tezkereyi okutuyorum:

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Avrupa Birliği Uyum Komisyonu Geçici Başkanlığının, Başkan seçimini yaptıklarına ilişkin tezkeresi (3/300)

 5.6.2003

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Büyük Millet Meclisi Avrupa Birliği Uyum Komisyonu; Başkan, Başkanvekili, Sözcü ve Kâtip seçimini yapmak üzere 5.6.2003 Perşembe günün saat 16.30'da toplanmış ve kullanılan 12 adet oyu alan Düzce Milletvekili Yaşar Yakış Başkan seçilmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

Saygılarımla.

 Yakup Kepenek

 Ankara

 Avrupa Birliği Uyum Komisyonu

 Geçici Başkanı

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

İkinci tezkereyi okutuyorum:

2.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Avrupa Birliği Uyum Komisyonu Başkanlığının, başkanvekili, sözcü ve kâtip üye, seçimlerini yaptıklarına ilişkin tezkeresi (3/301)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Büyük Millet Meclisi Avrupa Birliği Uyum Komisyonu; Başkanvekili, Sözcü ve Kâtip seçimini yapmak üzere 10.6.2003 Salı günün saat 11.00'de toplanmış ve kullanılan 15 adet oy pusulasının tasnifi sonucunda aşağıda adı, soyadı ve seçim çevresi belirtilen üyeler hizalarında gösterilen oyları alarak Başkanvekili, Sözcü ve Kâtip seçilmişlerdir.

Bilgilerinize arz ederim.

Saygılarımla.

 Yaşar Yakış

 Düzce

 Avrupa Birliği Uyum Komisyonu

 Başkanı

Adı ve Soyadı Seçim Bölgesi Aldığı oy

Başkanvekili: Nükhet Hotar (İzmir) 15 oy

Başkanvekili: Onur Öymen (İstanbul) 15 oy

Sözcü: İbrahim Reyhan Özal (İstanbul) 15 oy

Kâtip: Yakup Kepenek (Ankara) 13 oy

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının bir tezkeresi vardır; okutup oylarınıza sunacağım.

Tezkereyi okutuyorum:

3.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Bülent Arınç'ın, Macaristan Parlamentosu Başkanı Katalin Szili'nin resmî davetine, beraberinde bir Parlamento heyetiyle icabetine ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/302)

 9.6.2003

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Bülent Arınç'ın, Macaristan Parlamentosu Başkanı Katalin Szılı'nin davetine icabet etmek üzere, beraberinde bir parlamento heyeti olduğu halde, Macaristan'a resmî ziyarette bulunması hususu Türkiye Büyük Millet Meclisinin Dış İlişkilerinin Düzenlenmesi Hakkında 3620 sayılı Kanunun 6 ncı maddesi uyarınca Genel Kurulun tasviplerine sunulur.

 Bülent Arınç

 Türkiye Büyük Millet Meclisi

 Başkanı

BAŞKAN - Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının bir tezkeresi vardır; okutuyorum:

4.- AB genişleme sürecinin tanıtılması amacıyla, İngiltere Parlamentosunda düzenlenecek olan "Daha Geniş, Daha Derin ve Daha Güçlü Bir Avrupa'nın Geleceği" konulu konferans ve Avam Kamarasında "Anglo-Turkish Society" Derneğinin 50 nci kuruluş yıldönümü vesilesiyle "Türkiye" konulu panele, Türkiye Büyük Millet Meclisini temsilen Düzce Milletvekili Yaşar Yakış'ın katılmasının uygun bulunduğuna ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/303)

 9.6.2003

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna

AB genişleme sürecinin tanıtılması amacıyla, İngiltere Parlamentosunda 14 Haziran 2003 tarihinde "Daha Geniş, Daha Derin ve Daha Güçlü Bir Avrupa'nın Geleceği" konulu konferans ve 16 Haziran 2003 tarihinde Avam Kamarasında "Anglo-Turkish Society" Derneğinin 50 nci kuruluş yıldönümü vesilesiyle "Türkiye" konulu panele katılım, Türkiye Büyük Millet Meclisinin Dış İlişkilerinin Düzenlenmesi Hakkında 3620 sayılı Kanunun 9 uncu maddesi uyarınca Genel Kurulun 3 Haziran 2003 tarih ve 88 inci Birleşiminde kabul edilmiştir.

Anılan Kanunun 2 nci maddesi uyarınca, siyasî parti grubunca bildirilen isim Genel Kurulun bilgilerine sunulur.

 Bülent Arınç

 Türkiye Büyük Millet Meclisi

 Başkanı

Yaşar Yakış (Düzce)

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Sayın milletvekilleri, Danışma Kurulunun bir önerisi vardır; okutup, oylarınıza sunacağım:

V.- ÖNERİLER

A) DANIŞMA KURULU ÖNERİLERİ

1.- Genel Kurulun çalışma saatleriyle gündemdeki sıralamanın yeniden düzenlenmesine ilişkin Danışma Kurulu önerisi

Danışma Kurulu Önerisi

Danışma Kurulunun 10.6.2003 Salı günü (bugün) yaptığı toplantıda aşağıdaki önerilerin Genel Kurulun onayına sunulması uygun görülmüştür.

 Bülent Arınç

 Türkiye Büyük Millet Meclisi

 Başkanı

 Faruk Çelik Haluk Koç

 AK Parti Grubu Başkanvekili CHP Grubu Başkanvekili

Öneri:

Genel Kurulun 10.6.2003 Salı günkü (bugün) birleşiminde; sözlü soruların görüşülmemesi, gündemin "Genel Görüşme ve Meclis Araştırması Yapılmasına Dair Öngörüşmeler" kısmının 9 uncu sırasında yer alan (10/23) esas numaralı Meclis araştırması önergesi ile 11 inci sırasında yer alan (10/26) esas numaralı Meclis araştırması önergelerinin görüşmelerinin birleştirilerek yapılması ve gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmının 10 uncu sırasında yer alan 88 sıra sayılı kanun tasarısının bu kısmın 4 üncü sırasına, 12 nci sırasında yer alan 90 sıra sayılı kanun tasarısının 5 inci sırasına, 13 üncü sırasında yer alan 91 sıra sayılı kanun tasarısının 6 ncı sırasına, 14 üncü sırasında yer alan 92 sıra sayılı kanun tasarısın 7 nci sırasına, 15 inci sırasında yer alan 94 sıra sayılı kanun tasarısının 8 inci sırasına, 43 üncü sırasında yer alan 154 sıra sayılı kanun tasarısının 9 uncu sırasına, 41 inci sırasında yer alan 149 sıra sayılı kanun tasarısının 10 uncu sırasına, 18 inci sırasında yer alan 97 sıra sayılı kanun tasarısının 11 inci sırasına, 19 uncu sırasında yer alan 98 sıra sayılı kanun tasarısının 12 nci sırasına, 20 nci sırasında yer alan 99 sıra sayılı kanun tasarısının 13 üncü sırasına, 21 inci sırasında yer alan 100 sıra sayılı kanun tasarısının 14 üncü sırasına, 23 üncü sırasında yer alan 102 sıra sayılı kanun tasarısının 15 inci sırasına, 39 uncu sırasında yer alan 144 sıra sayılı kanun tasarısının 16 ncı sırasına, 8 inci sırasında yer alan 75 sıra sayılı kanun tasarısının 17 nci sırasına, 31 inci sırasında yer alan 130 sıra sayılı kanun tasarısının 18 inci sırasına, 32 nci sırasında yer alan 131 sıra sayılı kanun tasarısının 19 uncu sırasına, 33 üncü sırasında yer alan 132 sıra sayılı kanun tasarısının 20 nci sırasına alınması ve bu birleşimde çalışma süresinin 15.00-21.00 saatleri arasında, 11.6.2003 Çarşamba günkü birleşimde 15.00-23.00 saatleri arasında olması, 12.6.2003 tarihli Perşembe günkü birleşimde ise 132 sıra sayılı Disiplin Mahkemelerinin Kuruluşu, Yargılama Usulü ve Disiplin Suç ve Cezaları Hakkında Kanunun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısının görüşmelerinin tamamlanmasına kadar çalışma süresinin uzatılmasının Genel Kurulun onayına sunulması Danışma Kurulunca uygun görülmüştür.

BAŞKAN - Efendim, söz isteği?.. Yok.

Oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

İçtüzüğün 37 nci maddesine göre verilmiş 2 adet doğrudan gündeme alınma önergesi vardır; ayrı ayrı okutup, işleme alacağım ve oylarınıza sunacağım:

İlk önergeyi okutuyorum:

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER (Devam)

5.- Kocaeli Milletvekili Salih Gün'ün, Altı İlçe ve Bir İl Kurulmasına İlişkin Kanun Teklifinin (2/117) doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/65)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

9.4.2003 tarihinde TBMM Başkanlığına sunmuş olduğum Altı İlçe ve Bir İl Kurulmasına İlişkin Kanun Teklifimin İçtüzüğün 37 nci maddesine göre işleme alınması hususunu arz ederim. 28.5.2003

Saygılarımla.

 Salih Gün

 Kocaeli

BAŞKAN - Efendim, bununla ilgili, önerge sahibi olarak, Kocaeli Milletvekili Sayın Salih Gün söz istemiştir.

Buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakikadır.

SALİH GÜN (Kocaeli) - Sayın Başkan, Yüce Parlamentonun değerli milletvekilleri; 9 Nisan 2003 tarihinde bir kanun teklifi vermiştim. Bugüne kadar bu kanun teklifim, ilgili komisyonlarda görüşülemedi. İçtüzüğün 37 nci maddesine göre doğrudan gündeme alınmasını istemek ve gerekçelerimi burada ifade etmek üzere söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

67 ilimiz, çeşitli gerekçelerle, zaman içerisinde, 14 ilçemizin il olmasıyla 81'e yükselmiştir. Bugün Gebze'yi bilmeyen, bir akrabasının, bir komşusunun ekmek, iş için Gebze'de dostu, yakını olmayan var mı acaba bu Parlamento çatışı altında?!

İşte, Anadolu'ya, yurdun her köşesindeki insanımıza kucağını açmış bu tarihî ilçeyi 5 dakikada sizlere anlatmam mümkün değil. Gebze'yle ilgili bilgileri, en az benim kadar sizler de biliyorsunuz; sizlere birkaç başlıkla anlatmaya çalışacağım:

Muhterem arkadaşlarım, Gebze, Türkiye'nin en büyük ilçesidir. Nüfusu -lütfen, bunu dikkatle dinlemenizi istirham ediyorum- 421 932; merkez ilçesi, 259 167'dir. İli olan Kocaeli'nin merkez nüfusu 207 000'dir. Devlet İstatistik Enstitüsünün hesaplarına göre 2010 yılında Gebze nüfusu 910 000 olacaktır. 2020 yılında da 1 800 000 olacağı yetkililerce değerlendirilmiştir.

İlçemizde eğitim gören öğrenci sayısı 100 000'in üzerindedir. Öğrenci sayısı bile, 30-40 ilden fazladır.

Sanayi deyince, ilk akla Gebze gelmektedir. 2002 yılında 1 katrilyonun üzerinde vergi vererek, Türkiye Cumhuriyeti Maliye Bakanlığı bütçesine katkıda bulunmuştur.

Gebze'de, 50 000 000 metrekarelik alanda 13 tane sanayi bölgesi vardır. Bunların birkısmı hayata geçmiş, birkısmı da tamamlanmak üzeredir.

Ülkemizin can damarı, ulaşım ağı D-100 karayolu, İstanbul-Ankara Otobanı, Marmara deniz ulaşımı, demiryolları ağı, yaklaşık 10-15 kilometre ilerisindeki Sabiha Gökçen Havalimanı ile işlev sıralamasında 16 ncı sıradaki ticaret odasının birçok ilin önünde olması ilçenin il olması gerektiğini ispatlamaktadır.

Gebze, cidden il olmayı hak etmiştir. 422 000 nüfusu, ilçe kadrosuyla görev yapmaya çalışan kamu görevlileri; onda 1'i kadar nüfusu olan illerde 1 vali, 5-6 vali muavini varken, ilçede bir tek kaymakam, gece 12'ye kadar evrakları imzalamakla meşgul. 500 000 nüfuslu yerdeki işlemin büyüklüğünü de, hepiniz, benden daha iyi bilirsiniz.

Saygıdeğer arkadaşlarım, benim sizden ricam, bu teklife evet demeniz. Evet dediğiniz zaman, bu, burada kanunlaşmayacak. Bu, gündeme gelecek, gündemde yerini alacak; ama, ne zaman, nasıl gelir, onu hep beraber göreceğiz.

Bunu, Gebze'deki hemşerilerinizden, ülke bütçesine katrilyon katkıda bulunan bu ilçeden, İstanbul'a gidip gelirken sanayiine bakıp, ülkeye katkılarından dolayı göğsünüzü kabartan Gebze'den esirgemeyeceğinizi umuyorum. Hiç olmazsa, gündeme getirmek için bir adım atmanızı rica ediyorum.

Oylarınızın müspet olacağına inanıyor, Gebzeli hemşerilerim ve şahsım adına bir kere daha saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Gün.

Şahsı adına, Kocaeli Milletvekili Sayın Eyüp Ayar; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakikadır.

EYÜP AYAR (Kocaeli) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Gebze'nin il olmasıyla ilgili verilen kanun teklifinin doğrudan gündeme alınması konusunda, şahsım adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Gebze sınırları içerisinde, Tavşancıl'da oturan Salih Gün arkadaşım, Gebze hakkında bilgiler verdi. Ben, mükerrer olmasın diye, onun söylediklerinin dışında sizlere biraz bilgi vermeye çalışayım.

Değerli milletvekilleri, İstanbul'a giderken, İzmit'i geçtikten sonra, İzmit ile İstanbul arasında, sanayiin çok yoğun olduğu bir yer görürsünüz. Gebze'den geçerken, burasını sorduğumuz zaman işte "biz, Gebze'yi biliyoruz" diyen arkadaşlarımız var; ama, bakın, Gebze'yi bir de ben size anlatayım. Gebze, gerçekten, çok dar alan içerisinde, ki, Türkiye'nin kilometrekareye nüfus yoğunluğu 88, Gebze'nin 722; Türkiye'nin nüfus artışı yüzde 1,88, Gebze'nin yüzde 4,95. Gebze'de, yılda 10 000 çocuk doğuyor ve Gebze bir sanayi şehri. Bu şekilde giderse, 2020 yılında, 15 yıl sonra, Gebze'nin nüfusu 2 000 000'a ulaşacaktır.

Değerli arkadaşlarım, şimdi, Gebze'de, 13 tane organize sanayi bölgesi var, organize olmayan 400'ün üzerinde fabrika var ve Gebze, Türkiye'yi, genel bütçeye yapmış olduğu katmadeğerle beraber, besleyen bir ilçedir. Gebze'de, 8 000 dönüm arazi üzerine kurulmuş TÜBİTAK var. Gebze'de, bir üniversite var; Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü; 5 000 dönüm arazi üzerine kurulmuş. Gebze'de, KOSGEB var, TÜSİDE var, tohum sertifikasyonu var. Gebze'de, teknoloji parkları var. Bunun yanında da, bugün Gebze il olursa, il defterdarlığı olacak şekilde daha önce yapılmış vergi dairesi var, adliye sarayı var, il emniyet sarayı olacak büyüklükte emniyet binası var, il millî eğitim müdürlüğü olacak şekilde büyük bir millî eğitim müdürlük binası var, seneye bitecek olan 500 yataklı devlet hastanesi var. Gebze'nin limanları var, gümrüğü var. Hâsılı, buradan şunu söylemek istiyorum: Gebze vilayet olursa, bize sadece bir vali ve bir de tabela lazım; yani, Gebze'nin altyapısı tamam.

Gebze'nin il olma öyküsünü size kısaca anlatayım. 1991 yılında genel seçimler var; Doğru Yol Partisi Genel Başkanı Sayın Süleyman Demirel Gebze'ye geldi -ben de, o zaman Doğru Yol Partisi ilçe başkanıyım- Gebze meydanında, seçimlerden sonra, on gün içerisinde Gebze'yi il yapacağını söyledi. Seçimlerden sonra -CHP o zaman SHP idi- SHP-DYP Koalisyon Hükümeti kuruldu; liderler değişti. Bilhassa, CHP'de, o zaman, Sayın İnönü'nün yerine Hikmet Çetin geldi, gitti, Murat Karayalçın geldi ve en nihayet, Deniz Baykal geldi ve ondan sonra da, bir erken seçim yine gündeme geldi. Tabiî, Gebze il yapılmadı. 1995 seçimleri için Ankara'ya geldiğimizde, o zaman, bana, İçişleri Bakanı Sayın Nahit Menteşe "bak, biz 10 ilçeyi il yapacaktık, bunların arasında Gebze de vardı; ama, Sayın Deniz Baykal, il olmaya ve Türkiye'deki bu üç büyük şehrin dışındaki seçim bölgelerinde de karşı çıktı, onun için yapamadık" dedi. Yine, il olmadı. (CHP sıralarından "Yapma ya!" sesleri, gürültüler)

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Yapmayın...

İSMET ATALAY (İstanbul) - Doğruyu söyle!

EYÜP AYAR (Devamla) - Söylediği o...

VAHDET SİNAN YERLİKAYA (Tunceli) - Kanun teklifini biz verdik...

EYÜP AYAR (Devamla) - Demek ki, o zaman da bir baraj sorunu vardı herhalde CHP'nin...

ATİLA EMEK (Antalya) - Ayıp!..

İSMET ATALAY (İstanbul) - Hikâye anlatma.

EYÜP AYAR (Devamla) - Sağdır, hayattadır, sorabilirsiniz. Beni iyice tanırsanız, ben yalan konuşmam kesinlikle; tanıyanlar bilir bunu. (CHP sıralarından gürültüler)

Yıl 1999...

VAHDET SİNAN YERLİKAYA (Tunceli) - Ayıp ya!..

ATİLA EMEK (Antalya) - Kendi liderine hesap sor git de!

NAİL KAMACI (Antalya) - Ayıptır ya!..

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen... (CHP sıralarından gürültüler)

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Burada, kürsüde, dedikodular anlatılmaz.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri...

Sayın hatip, siz, Genel Kurula hitap edin.

Buyurun.

EYÜP AYAR (Devamla) - Sayın arkadaşlar, bir durumun tespitini yapıyoruz. Gebze'nin il olma mücadelesini anlatmaya çalışıyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Git Demirel'e sor, Nahit Menteşe'ye sor, yalan söyleyen liderlere sor.

EYÜP AYAR (Devamla) - Bakın, Sayın Demirel değil, bütün liderler Gebze'ye geldi ve "Gebze il olacak" diye söz verdiler; ama, bakın, bugün, Gebze, hâlâ il yapılmamıştır. (CHP sıralarından gürültüler)

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Şimdi yapacak mısınız?1

EYÜP AYAR (Devamla) - 1999 yılında, Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt şahittir -o da sizin aranızda- o zaman, Gebze İlçe Başkanıydı. İlçe başkanları olarak onunla hep beraber Gebze'nin il olması umuduyla geldik, grubu olan bütün parti liderlerini dolaştık; ama, Gebze, yine, il olmadı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Liderlere sor, yalan söyleyen liderlere sor!..

BAŞKAN - Mikrofonunuzu açıyorum. Lütfen, sözlerinizi tamamlayın.

EYÜP AYAR (Devamla) - Değerli arkadaşlarım, bakın, Gebze niye il olmalı: Gebze'de bugün, 100 000'in üzerinde öğrenci var, 120'nin üzerinde okul var; ama, Gebze'de 1 200 derslik açığı var, 700 öğretmen açığı var. Gebze'de 350 000 SSK'lı var, SSK'dan hizmet alıyor, günde 8 000 kişi hastaneye gidiyor, bunlardan 1 500'ü ancak muayene olabiliyor. Bakın, Gebze bir sanayi şehri. Gebze'deki sanayiciler birçok işleri için İzmit'e gidiyor, muhtasarını Gebze'ye veriyor, merkezi İstanbul'da, Katma Değer Vergisini ve birçok vergisini oraya ödüyor. Gebze il olduğu zaman, sanayi de, böylece, bir arada bütünleşmiş olacaktır. Aynı zamanda, Gebze'ye, gerçekten, fakir fukara, iş bulmak umuduyla garip insanlar gelmektedir. Biz, il olmayı, Gebze'ye hizmet için, Gebze'ye daha rahat hizmet getirebilmek için istiyoruz. İl gündeme geldiği zaman Türkiye'nin ayağa kalktığını da biliyoruz. 100'ün üzerinde ilçe il olmak istiyor. Türkiye'nin ekonomik durumunu da biliyoruz; ama, eğer, bu işlerin kriterleri olacaksa; yani, il olmayla ilgili nüfus, güvenlik, altyapı gibi kriterler baz alınacaksa, bugün, ben iddia ediyorum ki, Gebze'yi atlayarak Türkiye'de hiçbir ilçeyi il yapamayız.

BAŞKAN - Sayın Ayar, lütfen toparlayın.

EYÜP AYAR (Devamla) - Onun için, ben de Gebze'nin il olması için hepinizden destek istiyorum ve şimdiden hepinize teşekkür ederek saygılarımı sunuyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz Sayın Ayar.

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Sayın Başkan, söz istiyorum

BAŞKAN - Hangi yönden söz istiyorsunuz?

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Bir partinin genel başkanlığını yapmış birisinin adı geçti, ben de o partinin temsilcisiyim...

BAŞKAN - Sayın milletvekilimiz, bir durum tespiti var ortada. O bakımdan, bir sataşma da yok, herhangi bir şey de yok...

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Sayın Başkan, söz istiyorum

BAŞKAN - Lütfen Mustafa Bey...

Yani, iki partinin temsilcileri burada konuştular...

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Ama, çok net bir saptırma var.

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Benim konuşmalarım parti lehinde, olumlu yönde olacaktır.

BAŞKAN - Efendim, şimdi bunu uzatırsak sonunu getiremeyiz...

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Grubu olmayan bir partinin milletvekili olarak hiçbir zaman söz hakkı alamıyoruz...

BAŞKAN - Efendim, bu noktada, sizlere, daha fazla müsamaha ve imkân tanımak istiyorum.

Buyurun Sayın Akdemir; ama, çok kısa bir açıklama...

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Değerli Başkan ve Parlamentonun değerli milletvekilleri, sevgili arkadaşlarım; burada, güzel bir konu gündeme getirildi. Gebze'yi ben de biliyorum; Türkiye'nin her konuda en büyük ilçelerinden birisi, sanayiiyle olsun, altyapısıyla olsun, hizmetleriyle olsun, kültür merkezi olarak olsun, gerçekten il olmaya layık bir ilçe. Türkiye'nin teknoloji enstitüsü Gebze'de; bu teknoloji enstitüsünün Gebze'de olması bile, Gebze'nin il olması için tek başına gerekçe sayılabilir.

Geçmişte, Cumhurbaşkanlığı ve Doğru Yol Partisine Genel Başkanlık yapmış Sayın Süleyman Demirel'in isminin geçmesi dolayısıyla, Doğru Yol Partisi Milletvekili olarak söz alma ihtiyacı hissettim.

Benim teklifim -geçmişte teklif edilmiş, gerçekleştirilememiş; ama, bugün takipçisi olacağımıza söz veriyorum- eğer gündeme getirilirse, biz de Parti olarak Gebze'nin il olması konusunda destek vereceğiz. (Alkışlar)

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Ben de teşekkür ediyorum Sayın Akdemir.

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Sayın Başkan...

BAŞKAN - Sayın Başkanım siz ne buyurdunuz?

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Aynı bağlamda ben de söz istiyorum.

BAŞKAN - Efendim?..

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanının adı zikredilerek bir olay çarpıtıldı; o noktada bir açıklama yapmak istiyorum.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Başkanım; ama, ben, sizden sadece o konuda kısa bir açıklama yapmanızı rica ediyorum.

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Tabiî, tabiî.

BAŞKAN - Buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; bir ilçenin il olması gibi hassas, o bölgede yaşayan herkesin talep ettiği bir konuda "biz burayı il yapacaktık; ama, Cumhuriyet Halk Partisinin Genel Başkanı bunu engelledi" demek, gerçekten, büyük haksızlık ve büyük insafsızlıktır.

Cumhuriyet Halk Partisinin Genel Başkanı, Gebze'nin il olmasını niçin engellemiş olsun; bunun bir mantığı var mı?! Ama, gücü yetmeyenler, bunu gerçekleştiremeyenler, onu bunu bahane ederek dedikodu yapmışlar; bir arkadaşım da, bu dedikoduyu, burada kürsüye taşıyor. Bu, doğru bir yaklaşım değil arkadaşım. Ben de, kuliste birisiyle dedikodu yapıp, ertesi gün "Gebze il olacaktı; ama, bunu AKP Hükümeti engelledi" desem; bu, kuyruklu yalan olur. Onun için, milletvekilleri burada konuşurlarken, hele hele isim zikrederek suçlamada bulunurlarken, çok dikkat etmeleri gerekir.

Başbakanlıkta başdanışmanlık yaptım. Olayı öylesine yakın biliyorum ki, hangi ilçe il olacak, hangi köy ilçe olacak bunları takip eden insanlardan biri de benim. Yüzlerce ilçe il olmak istiyor, hükümet ve bürokrasi bunun altında eziliyor.

365 milletvekiliniz var "bunu Deniz Baykal engelledi, öbürü önledi" diye burada dert yanmak yerine, getirirsiniz kanun teklifini, Cumhuriyet Halk Partisi Grup Başkanvekili olarak açıkça taahhüt ediyorum, buna biz de destek oluruz, oy da veririz. (CHP sıralarından alkışlar)

Hangi ilçeyi il yapmak istiyorsanız, Cumhuriyet Halk Partisinden açık destek; getirin, oy vereceğiz; ama, 365 milletvekiliyle iktidar olup, hâlâ suçlayacak birilerini aramak doğru bir yaklaşım değildir. İktidar mevkii şikâyet yeri değildir, icraat yeridir; ne yapmak istiyorsanız getirin -başta Gebze olmak üzere- hangi ilçeyi il yapmak istiyorsanız, biz, oy vereceğimizi, şimdiden, açıkça taahhüt ediyoruz. O dönemlerde onun başdanışmanlığını yapmış biri olarak, Deniz Baykal'ın böyle bir şey yapmadığını, böyle bir şey söylemediğini açıkça ifade ediyorum. Bu yalanı, bu dedikoduyu buraya taşıyan arkadaşımı da kınıyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Özyürek.

FARUK ÇELİK (Bursa) - Sayın Başkanım, bu konuyla ilgili olarak bir iki kelime de ben söylemek istiyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Çelik, bu işin sonu gelmez; ama, size de söz veriyorum. Ümit ederim ki, yeni bir sataşmaya meydan vermeyiz.

Buyurun.

FARUK ÇELİK (Bursa) - Sayın Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, hepinize saygılar sunuyorum.

Gebze İlçemizin il olmasıyla ilgili konuşan değerli arkadaşlarımızın görüşlerini burada dinledik. Arkadaşlarımız, geçmişe dönük bir değerlendirmeyi sataşma olarak değerlendirdiler. Tabiî ki, bugünün Parlamentosunu oluşturan değerli milletvekili arkadaşlarımızın, o tarihlerde yaşanan olayları çok teferruatlı bir şekilde bilmeleri ve olup bitenlerle ilgili sağlıklı bir değerlendirme yapmaları şu anda mümkün değildir. O yönüyle de, konunun, ne muhalefeti ne iktidarı çok ilgilendirdiği kanaatinde de değilim; ama, bugün bu konuya nasıl baktığımız çok daha önemlidir.

Doğrusu, seçimlerden önce, bizim, Gebzelilere selam vermek için veya bu konuda gündeme gelen ilkelerle ilgili, il olmalarıyla ilgili veya ilçe olmalarıyla ilgili seçmene selam verme gibi bir duruşumuz, bir davranışımız, bir ifademiz olmadı, bugün de olmayacağını ifade ediyorum. Kaldı ki, halka, biz, 3 Kasım seçimlerinden önce şunu söyledik: "Milleti gerçekten sıkıntıya sokan, toplumu rahatsız eden siyaset etme anlayışından artık vazgeçmeliyiz" dedik. Vazgeçtiğimizi ifade ederek de bu oyları aldık geldik ve bu Parlamentoyu oluşturduk.

Meydanlarda ve Gebze meydanında, Genel Başkanımız, Gebze'yi il yapmayacağımızı ifade etti. Ne zaman; seçimlerden önce. Bugün de Parlamentodayız, objektif kriterler ortaya konulmadığı sürece, Türkiye'de, politik amaçlı, beldelerin ilçe, ilçelerin il yapılması anlayışına seçimlerden önce karşıydık, bugün de karşı olduğumuzu ifade ediyoruz. Ama, bununla ilgili objektif kriterler tabiî ki konulacak. Bir politika malzemesi değil, ama, Türkiye için ihtiyaç ise, ilçeler il yapılır zamanı gelince, vakti gelince; kaldı ki, Gebze, bu objektif kriterlere en çok uygun olan, yani, altyapısı il olmaya çok müsait olan ilçelerimizin başındadır. Ama, bununla ilgili değerlendirmenin önümüzdeki yıllarda olmasının çok daha doğru olacağını ifade ediyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN- Teşekkür ederim Sayın Çelik.

BAŞKAN- Görüşmeler tamamlanmıştır.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler...

İSMET ATALAY (İstanbul)- Kimin engel olduğu belli oluyor!.. Kim engel oluyor?!.

BAŞKAN- Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

İSMET ATALAY (İstanbul)- Kimin engel olduğu belli oldu!..

BAŞKAN- İkinci önergeyi okutuyorum:

6.- Bitlis Milletvekili Edip Safder Gaydalı'nın, Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Kanunu ile 78 ve 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifinin (2/114) doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/66)

 Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Tarafımca hazırlanarak, 9.4.2003 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan (2/114) esas numaralı Yükseköğretim Kurumları Teşkilatı Kanunu ile 78 ve 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifim havale edildiği Plan Bütçe Komisyonu Başkanlığında görüşülmemiştir.

Teklifimin, İçtüzüğün 37 nci maddesine göre, doğrudan gündeme alınmasını takdirlerinize arz ederim.

 Edip Safder Gaydalı

 Bitlis

BAŞKAN - Efendim, önerge sahibi Bitlis Milletvekilimiz Sayın Gaydalı söz istemiştir.

Buyurun Sayın Gaydalı.

Süreniz 5 dakikadır.

EDİP SAFDER GAYDALI (Bitlis) - Sayın Başkan, çok değerli milletvekilleri; tarafımca hazırlanarak, 9.4.2003 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunduğum, Bitlis İline "Şark Üniversitesi" isminde bir üniversite kurulması hakkında kanun teklifim, 45 günlük süre geçmesine rağmen, Plan ve Bütçe Komisyonunda görüşülmemiştir. Bu sebeple, İçtüzüğün 37 nci maddesi gereği, doğrudan gündeme alınması talebiyle huzurlarınızda söz almış bulunuyorum; Yüce Heyete saygılar sunuyorum.

Sanırım, her milletvekili arkadaşım, Parlamentoda temsil ettiği ilinin bir üniversitesi olmasını talep eder; hele, söz konusu il, kalkınmışlıkta geri kalmış bir il ise, bu il için üniversitenin anlamı, kalkınmış illere göre daha da ehemmiyetlidir.

Üniversite, bir il için, bir umut, bir kurtuluş yolu gibidir; fakat, diğer yandan, üniversitenin -adı üzerinde- evrensel olma zorunluluğu da mevcuttur. Bu sebeple, ülkemizin şartları dahilinde, üniversitenin evrensel olma şartı ile yerel taleplerin optimum bir noktada birleştirilmesi gerekmektedir.

Ben, Bitlis İlinden seçilen bir milletvekili olarak, bu ilde bir üniversite kurulmasını talep etmekteyim. Benim bu talebimin temelinde, Bitlisli olmanın duygusallığı, saikleri değil, bölgenin nesnel şartları vardır. Bu şartları, coğrafî-beşerî şartlar ve tarihsel şartlar olarak, iki başlık altında toplamak mümkündür.

Bitlis İli, Doğu Anadolu Bölgesinde, Van Gölünün batısında, 1 400 metre yükseklikte bir yayla üzerinde kurulmuştur. 2000 yılı genel nüfus sayımına göre, nüfusu 388 678 olup, bu nüfusun 220 000 civarı şehirde, 168 000 civarı ise köylerde yaşamaktadır.

2000-2001 eğitim yılı verilerine göre, ilde, yaklaşık 63 000 civarında ilköğretim ve ortaöğretim düzeyinde öğrenci bulunmaktadır. Ayrıca, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesine bağlı olarak, ilde, halen, 6 adet yüksekokulda, 2 100 civarında öğrenci, eğitimine devam etmektedir. Bu rakamlardan anlaşılacağı üzere, il, öğrenci nüfusu bakımından bir üniversiteyi beslemeye yeter durumdadır. Ayrıca, Bitlis-Tatvan arasında 1 700 dönümlük arsa, Bitlis Belediyesi tarafından, imar planında, üniversite yeri olarak da ayrılmıştır.

Bitlis, kökleri çok eskilere uzanan bir yerleşim merkezidir; kökü, 4 000 yıl gerilere gitmektedir. Tarihte, Bitlis, Urartu, Pers, Makedonya, Roma ve Bizans dönemlerinde varlığını sürdürmüştür. Bunca süre yaşayan bir ilin bilim alanında başgösterememiş olması mümkün değildir.

20 nci Yüzyıl başlarına kadar, Bitlis'te, 32 lise, 1 askerî rüştiye, 6 adet medrese vardı. Bu medreselerde, fennî ve dinî konularda son derece kaliteli eğitim verilmekteydi; yani, ilin tarihî mirası, bilimi bağrına basmaya müsait bir yapıdadır.

İlin bu yapısı, Ulu Önder Atatürk'ün de dikkatini çekmiştir. 13 Kasım 1916 yılında Bitlis'e gelen Atatürk, Rahva Ovasında Yarbay Ali Çetinkaya komutasındaki tabura tatbikat yaptırdıktan sonra şöyle konuşmuştur: "Burada bir şark üniversitesi kurulmalıdır." Büyük Atatürk bu sözü söyledikten sonra Kurtuluş Savaşını kazanmış, cumhuriyetin kurulmasına önderlik etmiş, 1937 yılında, Türkiye Büyük Millet Meclisinin açılışında Bitlis İlini yine hatırlamıştır. Atatürk, Meclise hitaben şu şekilde konuşmuştur: "Bunun için memleketi şimdilik üç büyük kültür bölgesi halinde mütalaa ederek, garp bölgesi için İstanbul Üniversitesinde başlanmış olan ıslahat programını daha radikal bir tarzda tatbik ederek, cumhuriyete cidden modern bir üniversite kazandırmak, merkezî bölgesi için Ankara Üniversitesini az zamanda kurmak lazımdır ve doğu bölgesi için, Van Gölü sahillerinin en güzel bir yerinde, her şubeden ilkokullarıyla ve nihayet üniversiteyle modern kültür şehri yaratmak yolunda, şimdiden faaliyete geçirilmelidir. Bu hayırlı teşebbüsün doğu vilayetlerimiz gençliğine bahşedeceği feyz cumhuriyet hükümeti için ne mutlu eser olacaktır. Yani, Bitlis İline "Şark Üniversitesi" adıyla bir üniversite kurulması, Büyük Önder Atatürk'ün bizlere vasiyetidir.

Ben, burada, eğitimin, hele üniversite eğitiminin faziletleri üzerine konuşmaya gerek görmüyorum; çünkü, bütün değerli milletvekili arkadaşlarım eğitimin öneminin bilincinde olan insanlardır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun efendim, lütfen, tamamlayın.

EDİP SAFDER GAYDALI (Devamla) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Ortaya konulan eser kimin yaptığından daha önemlidir. Geçmiş yasama dönemlerinde Bitlis İline bir üniversite kazandırmak, maalesef, mümkün olamamıştır. İnşallah, bu şeref 22 nci Dönem Parlamentosuna ait olacaktır.

Başında haberdar olmadım; fakat, sonradan sevinerek öğrendim, 42 milletvekili arkadaşımızın Bitlis'te üniversite kurulması için hazırladıkları kanun teklifi var. 42 samimî imza çok önemli bir sayıdır. Bu sebeple, umutlarım daha da artmıştır.

Bitlis İline bu hizmeti yapacağınıza olan inancımla, Yüce Kurula, kendim ve Bitlis halkı adına şükranlarımı ve saygılarımı arz ederim. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Gaydalı.

Bu konuda, şahsı adına, Bitlis Milletvekilimiz Sayın Vahit Kiler; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakika.

VAHİT KİLER (Bitlis) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; Bitlis'e bir "Şark Üniversitesi" kurulması hakkında, Bitlis gençleri adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Meclisi saygılarımla selamlıyorum.

Tabiî, biz, bundan yaklaşık üç ay önce bir kanun teklifi hazırlamıştık. Bu kanun teklifimiz, aynen, değerli milletvekilimizin kanun teklifi gibi Meclise geldi. Biz, o zaman, kıymetli Millî Eğitim Bakanımızla görüştük ve yükseköğretim kurumlarında yapılacak değişiklikle beraber, diğer illere istenilen üniversiteler gibi, Bitlis'in de üniversitesini de o dönemde tartışacak ve Genel Kurula getirecektik.

Tabiî, biz, Bitlis'e üniversite kurulmasını istiyoruz. Biz, bunu bugün istemiyoruz; değerli milletvekilimizin de bahsettiği gibi, biz, Bitlis'e bir "Şark Üniversitesi" kurulmasını, 1916'dan bu yana; yani, Ulu Önderimiz Atatürk'ün Bitlis'e geldiği ve Rahva Ovasında "bu Van Gölü kıyısına, Rahva Ovasına bir üniversite kurulmalıdır" dediği günden bu yana istiyoruz.

Tabiî, kurulabilmiş midir; hayır; ne yazık ki, bugüne kadar, bunu başaramadık. Biz ümit ediyoruz ki, bu -inşallah- 22 nci Dönem milletvekillerimize; yani, bizim bu dönem Parlamentomuza nasip olacak; çünkü, Bitlisimizin şu anda başka bir geçim kaynağı yok. Biz, üniversiteyi, sadece, gençlerimizin eğitim yapması olarak veya Bitlis'teki gençlerin eğitim yapması olarak görmüyoruz. Bitlis'in şu anda sanayii yok; sanayi sıfır. Sadece, Tekelin tütün sigara fabrikası var ve özelleştiriliyor; sonrası ne olacak belli değil. Bizim Bitlisimizde, şu anda, tarım hemen hemen yok olmak üzere, hayvancılık bitmiş. Yani, nereden bakarsanız bakın, üniversite Bitlis'e gerekli. Bu üniversitenin isminin de -inşallah- Ulu Önder'in bahsettiği gibi "Şark Üniversitesi" olması lazım; çünkü, beşbin yıllık bir tarihe, medeniyete sahip diyoruz, geçmişine baktığınız zaman, birçok ilimadamı yetiştirmiş; ama, geçmişinde ilmin dağa taşa yazıldığı, ilmin dağa taşa işlendiği o tarihî şehir, bugün, ne yazık ki, can çekişir durumda.

Değerli arkadaşlarım, biz, Bitlis'e üniversite kurulmasıyla ilgili kanun teklifini savunuyoruz ve bunun Meclis gündeminde yerini alması için, değerli milletvekilimize, Grup olarak -inşallah- destek olacağız. Bunun kimin tarafından Meclise getirildiği değil, Bitlis'e gerekliliği önemli. Ben inanıyorum ki, bu teklif gündemde yerini alacak ve Bitlis'in bütün gençleri, buradan çıkacak habere göre sevinecekler; çünkü, binlerce genç, bugüne kadar, o hayalle yaşamış.

Bitlis'e baktığınız zaman, çok fakir bir bölge arkadaşlar. İnsanlar, senenin hemen hemen altı ayını kar altında geçiriyorlar. Sadece bu sene için tek bir şey söylemek istiyorum; 11 metre 50 santim kar yağdı ve yeni yeni, kar kalkmak üzere. Karın bıraktığı etki, halen daha giderilmemiş ve biz, her gittiğimizde yolların durumunu görüyoruz. Sadece, Bitlis'e üniversite, insanlarımızın, çocuklarımızın eğitimi için değil; inşallah, Bitlis'e dışarıdan gelecek öğrencilerin eğitimiyle de ilgili olacak ve oraya gelecek katkı Bitlis'i ayakta tutacak ve sadece tarım ve hayvancılığa bağlı kalmadan, inşallah, geçmişindeki kültürüne tekrar geri dönüp, bir ilim, bilim ve medeniyet şehri olmasına vesile olacaktır ve bu gurur da bizlere yetecektir.

Değerli arkadaşlar, Bitlis'in mevcut eğitim altyapısı, gerek bina adedi ve gerekse yurt kapasitesi olarak birçok ile nazaran büyük imkânlar içeriyor. Şu anda, kullanılan meslek yüksekokulu binalarına ek olarak, sadece, il millî eğitim müdürünün METEM Projesi kapsamında kullanıma açacağı binalar ve Bitlis'te doğup başka illere göçen Bitlisli işadamlarımızın yeni bina yaptırma taahhütleriyle, bir sorunu daha, doğmadan ortadan kaldıracaktır ve 1 200 öğrenciye hizmet verebilecek duruma gelebilecektir.

Biz, yurdun farklı yerlerindeki değerli hocalarımızla...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen tamamlayınız.

VAHİT KİLER (Devamla) - ... biz, Bitlis'ten göç edip Bitlis dışında yaşayan, Türkiye'nin genelindeki, Bitlisli işadamlarımız, Bitlisli öğretim üyelerimiz, Bitlisli akademisyenlerimizle görüştük ve her türlü desteği bize verecekler. İnşallah, onların da desteğiyle, biz, bu hayalimizi, 1916'dan bu yana devam eden bu hayali gerçekleştirmek istiyoruz. Bu hayalimiz gerçekleştiği zaman, inşallah, oradaki yavrularımızın da yüzü gülecek ve şu anda diğer illerde var olan diğer üniversiteler gibi, Bitlis'teki üniversitemiz de, inşallah, hizmet edecektir.

Ben, sözlerimi çok fazla uzatmak istemiyorum, bu vesileyle, bütün arkadaşlarıma saygılar sunuyorum; bu eser hepimizin olacaktır diyorum ve tekrar teşekkür ediyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Kiler.

Görüşmeler tamamlanmıştır.

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

Sayın milletvekilleri, alınan karar gereğince, sözlü soruları görüşmüyor ve gündemin "Genel Görüşme ve Meclis Araştırması Yapılmasına Dair Öngörüşmeler" kısmına geçiyoruz.

Alınan karar gereğince, bu kısmın 9 uncu sırasında yer alan, İstanbul Milletvekili Cengiz Kaptanoğlu ve 83 milletvekilinin, denizcilik sektörünün yeterince gelişmemesinin nedenlerinin ve 11 inci sırada yer alan, İstanbul Milletvekili Ahmet Güryüz Ketenci ve 33 milletvekilinin, denizcilik sektörünün sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla, Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergelerinin birlikte yapılacak öngörüşmelerine başlıyoruz.

VI.- GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI

VE MECLİS ARAŞTIRMASI

A) ÖNGÖRÜŞMELER

1.- İstanbul Milletvekili Cengiz Kaptanoğlu ve 83 milletvekilinin, denizcilik sektörünün yeterince gelişmemesinin nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/23)

2.- İstanbul Milletvekili Ahmet Güryüz Ketenci ve 33 milletvekilinin, denizcilik sektörünün sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/26)

BAŞKAN - Hükümet?.. Hazır.

Meclis araştırması önergeleri, Genel Kurulun 22 Ocak 2003 tarihli 25 inci ve 28 Ocak 2003 tarihli 27 nci birleşimlerinde okunduğundan, tekrar okutmuyorum.

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

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

Şimdi, söz isteyen sayın milletvekillerimizin isimlerini arz ediyorum: Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına İstanbul Milletvekili Sayın Ahmet Güryüz Ketenci; önerge sahibi olarak, Yalova Milletvekili Sayın Muharrem İnce.

Hükümetin söz isteği var; buyurun Sayın Bakanım. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakikadır.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; İstanbul Milletvekilimiz Cengiz Kaptanoğlu ile 83 milletvekili arkadaşının ve yine, İstanbul Milletvekili Ahmet Güryüz Ketenci ile 33 arkadaşının, denizcilik sektörünün yeterince gelişmemesinin nedenlerinin araştırılarak, alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla, Anayasamızın 98, İçtüzüğün 105 inci maddeleri gereğince Meclis araştırması yapılması talepleriyle ilgili olarak konuşmak üzere, söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Talep sahiplerine, Türk denizciliğinin tarihsel gelişimi ve sorunlarıyla ilgili ve de yaptığımız çözüm çalışmaları hakkında sizlere ve kamuoyuna bilgi verme imkânı sağladıkları için teşekkür ediyorum. Çünkü, denizciliğimizin gelişmesi, mevcut sorunların aşılmasında hükümetimizin ve Yüce Parlamentonun güçlü desteğini arkamızda görmemiz bir zorunluluktur.

Başta şunu ifade etmek gerekir ki; ömrünün uzun bölümünü sektörün çeşitli alanlarında geçirmiş, konunun ihtisas eğitimini almış ve iş hayatında masanın her iki tarafında da bulunmuş bir arkadaşınız olarak sektörü ve sorunlarını her boyutta görebildiğim kanaatindeyim. Bu kanaatimin sektör tarafından da paylaşıldığını görmekteyim. Zira, her temasımızda, sektörün, yılların ihmaliyle birikmiş sorunlarını, şahsımda hükümetin çözeceğine, çözüldüğüne, çözülmeye başladığına dair işaretler müşahede etmekteyim. Bu durum, bana ve Denizcilik Müsteşarlığı mensuplarına çok ağır bir sorumluluk yüklediği gibi önemli bir itici güç olmaktadır.

Değerli milletvekilleri, çok öncelere gitmeden, cumhuriyetin kuruluşundan sonraki dönemde, devletin denizciliğe bakışı ve denizcilik teşkilatının kamu yönetim yapısında geçirdiği süreci kısaca özetlemek istiyorum.

Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte 14 Ocak 1925 tarihinde Bahriye Vekaleti kurulmuştur; ancak, Bahriye Vekaleti üç yıllık bir dönemden sonra kapatılarak Millî Savunma Bakanlığına bağlı bir müsteşarlık haline getirilmiştir; daha sonra denizcilikle ilgili idare Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde 1945 yılında Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı, 1987 yılında da Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüş ve bu yapı 1993 yılına kadar böyle devam etmiştir. Teşkilat, 491 sayılı Kanun Hükmündeki Kararnameyle 1993 yılında Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı olarak çalışmalarına başlamıştır; ancak, kanun hükmünde kararnameyle kurulan Müsteşarlık, aradan yıllar geçmesine rağmen kanunla kuruluşu gerçekleşmemiştir. Anayasa Mahkemesi tarafından 16.9.1993 tarihinde 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin dayandığı 3911 sayılı Yetki Yasası iptal edilmiş ve yeni mevzuat hazırlanması için bir yıl süre verilmiştir. Bu mevzuatla ilgili kuruluş yasa tasarısı çalışmaları Müsteşarlığımızca tamamlanmış olup hazırlanan tasarı Bakanlar Kuruluna sevk edilmiştir.

Sayın milletvekilleri; şimdi, size, denizcilik sektörümüzün ulaştırma sektörü içerisindeki yeri ve bu sektöre yapılan yatırımlar hakkında bazı bilgiler sunmak istiyorum. Bu bilgiler, bize, önceki dönem iktidarlarının konuya yaklaşımları hakkında da önemli bir ipucu verecektir

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte, Yüce Önder Atatürk'ün, özellikle ulaşıma yönelik büyük altyapı yatırımlarında öncelik tanıdığı deniz ve demiryolları, 1950 yılından itibaren uygulanan yanlış ulaşım politikaları neticesinde karayollarına öncelik verilmesi ve karayollarının teşvik edilmesi sonucunda büyük oranda ihmal edilmiştir. Bunun sonucu olarak, bugün yük taşımacılığında, karayoluyla yapılan taşımacılık yüzde 93 gibi yüksek bir pay alırken, demiryolu yüzde 4, denizyolu taşımacılığı ise sadece yüzde 1,9 oranında kalmıştır. Yolcu taşımacılığında ise durum daha vahimdir. Zira, denizyolunun payı sadece binde 3'tür.

Başta çok yüksek yakıt maliyeti ve liman hizmetleri gibi önemli maliyet girdilerinde yıllar boyunca yaşanan olumsuz gelişmelerle, 4 500 deniz mili sahil şeridine sahip ülkemiz limanları arasında deniz taşımacılığı sürekli kan kaybetmiş ve bahsedilen vahim sonuç meydana gelmiştir. Benzer şekilde kabotaj hatlarımızda yük taşımacılığı da olumsuz etkilenmiş ve 2002 yılı itibariyle toplam yıllık taşıma miktarı, 10 000 000 tonu ham akaryakıt olmak üzere, sadece 26 000 000 ton değerinde kalmıştır.

Diğer yandan, ulaşım sektöründeki altyapı yatırımları için bütçeden ayrılan kaynaklara baktığımızda, yıllar itibariyle, karayolu, diğer ulaşım modları içerisinde kıyaslanamayacak ölçüde fazla pay almıştır. Örneğin, son üç yıl içerisinde karayoluna bütçeden ayrılan yatırım payı 2,2 katrilyon iken, deniz sektörüne ayrılan pay sadece 200 trilyon olarak gerçekleştirilmiştir. 2002 yılında da bu durum çok farklı değildir. Örneğin, 2002 Malî Yılı Bütçe Kanununa göre, ulaşım sektöründeki yatırım payları şu şekilde gerçekleşmiştir: Karayolları yüzde 52,8; havayolları yüzde 22,5; boru hatları yüzde 17,9; demiryolları yüzde 4; denizyolları yüzde 2,8.

Denizcilik sektörümüzün yıllara göre gerileyerek bu noktaya gelmesi, elbette bir rastlantı sonucu değildir; yukarıda ifade ettiğim bu yanlış ulaşım politikası tercihinin doğal bir sonucudur. Kökleri, 1954 yılında temin edilen Marshall Yardım Planı çerçevesinde Amerikalı uzmanlara hazırlatılan ulaştırma master planına dayanmaktadır. Bu planda, Türkiye'nin ulaşım politikalarında karayolu ulaşımına öncelik tanınması gerektiği ifade edilmiştir. Gelinen bu nokta da, bu yönde izlenen politikaların bir sonucudur.

Burada hemen belirtmek gerekir ki, biz, ulaştırma modlarını (kara, deniz, hava) birbirinin karşıtı veya alternatifi değil, birbirlerinin tamamlayıcısı ve dengeleyicisi olarak görüyoruz. Ülke şartlarına göre en uygun kombinasyonun yapılmasının zorunlu olduğunu düşünüyoruz. Bu bağlamda, 8 Haziran günü temelini attığımız Ankara- İstanbul arası hızlı tren projesi ve hükümet programımızda yer alan ve de yapımına başlanan 15 000 kilometrelik bölünmüş yollar projesi, ulaşım modları arasındaki denge ve bütünlüğe en güzel örneği teşkil etmektedir.

Aynı şekilde, ülkemizin sahip olduğu denizcilik potansiyelini, yukarıda açıklanan değerler ışığında ve Avrupa Birliğine girmemiz durumunda yaşanacak rekabet ortamı gözönünde bulundurularak planlanması ve bu amaca yönelik olarak, filomuzun, daha ileri teknoloji ürünü yeni ve hızlı gemilerle güçlendirilmesi, denizden yük ve yolcu taşımacılığında maliyetlerin düşürülmesi, böylelikle, gerekli rekabet şartlarını oluşturacak, denizden yük ve yolcu taşımacılığı daha cazip hale gelecektir.

Bu amaca yönelik olmak üzere, hükümet programı ve kamuoyuna ilan edilen eylem planında yer alan ulaşım hedefleri doğrultusunda, Bakanlığımız, ulaştırma modları arasında, öncelikli alan olarak denizyolu ve demiryolu taşımacılığının geliştirilmesini hedef olarak belirlemiş ve bu yönde çalışmalara süratle başlamıştır.

Bu cümleden olmak üzere, ulaşım alan planı stratejisi çalışmaları başlatılmış; üniversitelerden, ilgili kamu kuruluşlarından ve özel sektördeki uzmanlardan oluşan çalışma grubu oluşturulmuştur. Bu çalışma grubu, ilk araraporunu, ağustos ayı içerisinde yayımlamış olacaktır.

Kamuoyunda yanlış bilinen bir konuyu da, burada, sizlere arz etmek istiyorum: Bilinenin aksine, deniz taşımacılığı, diğer ulaştırma modları içerisinde, en güvenli, en ucuz taşıma şeklidir. Denizyolunun bu tartışılmaz yönünü, sizlere, küçük bir örnekle aktarmak istiyorum. Bu örnek, bize, nasıl bir imkâna sırt çevirdiğimizi çarpıcı bir şekilde gösterecek ve eminim ki, bu duruma çok şaşıracaksınız. Örneğin, 100 000 tonluk bir yük, denizyoluyla taşındığında, 1adet gemiyle ve ton başına 6 lira birim maliyetle taşınırken; demiryoluyla taşındığında, 500 ton kapasiteli vagonları olan 200 vagonlu bir trenle, ton başına 30 lira bir maliyetle; karayoluyla taşındığında, 10 ton kapasiteli 10 000 adet kamyon ve 1 000 Türk Lirası birim maliyetle; havayoluyla taşındığında, 4 400 lira birim maliyetle ancak taşınabilmektedir.

Sadece karayoluyla denizyolunu başka bir örnekle karşılaştırmak mümkündür. 20 000 ton yükü 20 tonluk TIR'lara yüklediğinizde 1 000 adet TIR'a ihtiyaç gösterir ve bu 1 000 adet TIR'ı arka arkaya karayoluna dizdiğinizde 15-20 kilometrelik bir konvoy oluşturacaktır. Halbuki, 1 000 TIR'ı 4 tane ro-ro gemisine yükleyip, insanlarımızı kazalardan ve karayollarını yıpranmadan koruyabiliriz.

Görüldüğü gibi, deniz taşımacılığı, maliyet ve güvenlik bakımından, diğer ulaştırma modlarıyla karşılaştırmaya bile gerek göstermemektedir.

Karayolu taşımacılığının ülkemize maliyetinin büyüklüğü ise, 2001 yılında hazırlanan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu raporunda şöyle yer almıştır: Ülkemizin toplam enerji sarfiyatının yüzde 25'inin ulaşım için harcandığı belirtilmekte, yıllık petrol ithalatımızın tutarı yaklaşık 4 500 000 000 dolar olduğuna göre, yaklaşık 1 000 000 000 dolarlık yakıt karayolu ulaşımından harcanmaktadır.

Raporla ilgili olumsuzluklar oldukça uzun bir şekilde devam ediyor; zaman darlığından, izninizle, burayı atlıyorum.

Sayın milletvekilleri, şimdi, deniz ticaret filomuzun yapısı, niteliği ve dünya deniz ticaretindeki yerimiz hakkında bazı bilgiler arz etmek istiyorum:

2001 yılı itibariyle, dünyada, 800 000 000 dwt deniz ticaret filo kapasitesiyle yaklaşık 5 500 000 000 ton yük taşınmış ve bu alanda 300 000 000 000 dolar navlun geliri elde edilmiştir.

Türkiye'de ise, 9 300 000 ton dwt'luk filo kapasitemizle, deniz taşımacılığından, sadece 3 000 000 000 dolar navlun elde edilmiş ve 170 000 000 ton yük elleşlenebilmiştir.

Deniz ticaret filomuzu, 2001 yılı itibariyle, Yunanistan, Güney Kıbrıs ve Norveç'le kıyasladığımızda; Yunanistan 151 000 000 dwt'luk filosuyla 60 000 000 000 dolar elde ederken, Norveç 68 000 000 dwt filosuyla 71 000 000 000 dolar elde etmiş, Türkiye ise -az önce ifade ettiğim gibi- 9 000 000 dwt filosuyla sadece 3 000 000 000 dolarda kalmıştır.

Türkiye'nin toplam deniz taşımacılığının yüzde 69'u yabancı bayraklı gemiler, yüzde 31'i ise Türk bayraklı gemilerle yapılmaktadır. Bunun neticesi olarak elde edilen toplam 6 500 000 000 dolar gelirin 3 000 000 000 dolarını navlun olarak yabancılara geri ödemekteyiz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şimdi, sizlere, denizcilik sektörünün diğer önemli bir alanı olan gemi inşa sanayiinden bahsetmek istiyorum.

Gemi inşa sanayii, yan sanayii sürükleyen, teknoloji transferini zorunlu kılan, istihdam potansiyeli sağlayan, millî deniz ticaret filosunu besleyen, ülkelerin savunma ihtiyacına katkıda bulunan bir sanayi koludur.

Bu sanayiin en büyük özelliği, demir-çelik, makine imalatı, boya, elektrik ve elektronik gibi birçok sanayi kollarını sürüklemesi ve bu sanayi kollarının da o ülkede kurulmasına öncü olmasıdır. Gemi inşa sektöründe 1 kişiye istihdam, yan sanayi sektöründe 7 kişiye istihdam olanağı sağlamaktadır. Bu endüstri, yan sanayide de tetikleyici konumdadır.

2002 yılında, dünyada 48 000 000 dwt'luk gemi inşa edilmiştir. Aynı yıl, ülkemizdeki üretim, sadece 135 000 dwt olup, bu, dünya üretiminin binde 3'ü mertebesindedir. Bu sektörde, Japonya, Güney Kore ve şimdilerde Çin, dünya gemi inşa ihtiyacının üçte 2'sini karşılamaktadır.

Şu an gemi inşa sanayimizde, yaklaşık 5 000 çalışan bulunmakta, ekonomiye sağlanan katmadeğer ise sadece 50 000 000 dolar civarında olmaktadır.

Dünya gemi inşaında binde 3 paya sahip olmamız, tek parçada, azamî 30 000 dwt'luk gemi inşa etmemiz, bu sanayide daha çok yol almamız gerektiğini ortaya koymaktadır.

Gemi inşa sanayiinin sorunları ve bu konu hakkında yaptığımız çalışmalar ve çözüm önerileri hakkında şu bilgileri sunmak istiyorum:

Bugün, Akdeniz havzasında, yaklaşık 750 000 yat dolaşırken, mevcut yat liman kapasitesi sadece 250 000'dir. Ülkemizde ise, mevcut kapasite 8 100, üstyapısı tamamlanıp devreye girecek olan 1 400, inşaatı devam eden toplam 21 marinada 5 850, genel toplam da 15 350 civarındadır.

Akdeniz çanağında dolanan 750 000 yatlık mevcut potansiyelin, sadece yüzde 2'si ülkemizde konuk edilebilmektedir. Yatçılık sektörümüzün ülkeye kazandırdığı gelir, yaklaşık olarak, 1 000 000 000 dolar civarındadır.

Diğer taraftan, turizm sektörünün ülkeye kazandırdığı gelirlerin içinde deniz turizminin payı yüzde 20 olup, 2 000 000 000 dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Sayın milletvekilleri, bilindiği üzere, denizcilik faaliyetleri, günümüzde millî olmaktan çıkmış, karmaşık uluslararası ilişkilere ve anlaşmalara konu olmuştur. Bu anlamda, 1948 yılında Londra'da kurulan, 1958 yılında fiilen çalışmaya başlayan ve aynı yıl, Türkiye'nin üye olduğu Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Teşkilatının (IMO) dünya denizciliğinin ilke ve esaslarını büyük ölçüde belirlediğini vurgulamamız gerekir. Dolayısıyla, denizcilikle ilgili birtakım kararlar alırken ve uygularken, mutlak surette, IMO'nun ilke ve kararlarını gözönünde bulundurmalıyız.

Aynı şekilde, Avrupa Birliğinin denizcilikle ilgili önemli karar ve ilkeleri olduğunu, konu hakkında, bizden, önemli talepleri bulunduğunu da gözden kaçırmamamız gerekir.

Bugün, Türkiye, Uluslararası Denizcilik Örgütü Konsey üyesidir. IMO'nun deniz güvenliğinin sağlanmasına, deniz çevresinin korunmasına yönelik önemli sözleşme ve protokollerine taraftır. Bu çerçevede, Türk bayrağı taşıyan ve uluslararası sularda sefer yapan gemilerin, bahse konu sözleşmelere uygunluklarını sağlamakla yükümlü olduğumuz gibi, ayrıca, Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumu, Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumu gibi bölgesel sözleşmelere imza koyularak, ülkeye gelen yabancı bayraklı gemilerin belirli bir kapasitede denetlenmesi de taahhüt edilmiştir. Ülkemizin, bayrak, kıyı ve liman devleti olarak denizciliğimiz için hayatî öneme sahip ve vazgeçilmez yükümlülükleri mevcuttur.

Sayın milletvekilleri, buraya kadar, Türk denizciliğinin içerisinde bulunduğu durumu, dünya pazarındaki yerimizi ve kısmen de sorunları sizlere özet olarak aktarmaya çalıştım. Konuşmamın bu bölümünde, sektörün önemli sorunları, somut çözüm yolları ve yaptığımız çalışmalardan sizlere bilgi arz etmek istiyorum.

Büyük sorunların kalifiye elemanlarla çözüleceği bilincinde olarak, göreve geldikten sonra, ilk işimiz, Denizcilik Müsteşarlığı kadrosunun güçlendirilmesi olmuştur.

Daha önce iyi bilmemize karşın, Deniz Ticaret Odası, sektörün diğer temsilcileri ve üniversite mensuplarıyla yaptığımız görüşmeler sonucu, öncelikli sorunları yeniden gözden geçirdik.

16 Nisan 2003 tarihinde, Bakanlarımız Sayın Ali Babacan, Sayın Kemal Unakıtan, Sayın Ali Coşkun, Sayın Güldal Akşit ve zatımın katıldığı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanı, Deniz Ticaret Odası Başkanı, GİSBİR Başkanı ve Denizcilik Müsteşarlığı ile Turizm, Maliye, Sanayi ve Ticaret Bakanlıklarının üst düzey bürokratlarının da iştirak ettiği "Ekonomik ve Sosyal Konsey" toplantısı gerçekleştirilerek, sorunları birinci elden sayın bakanlara aktardık, çözüm önerilerini görüştük. Toplantıdaki ana tespitlerimiz ve bundan sonra yaptığımız çalışmalar şunlardır:

1- Kabotaj hattında çalışan gemiler ve ticarî yatların yakıt maliyetinin yüksekliği.

Bilindiği üzere, kabotaj hattında çalışan gemilerimiz ve ticarî yatlarımız, yurt dışından gelen veya yurt dışına giden gemilere göre çok pahalı yakıt kullanmaktadırlar. Bu nedenle, birim maliyetler içerisinde yakıt girdisi yüzde 70'leri bulmakta, rekabet şansı kaybolmakta ve deniz taşımacılığımız olumsuz yönde etkilenmektedir.

Bu sorunu çözmek için yapılması gereken, yakıt fiyatını yükselten ÖTV ve KDV'nin indirilmesi veya tamamen kaldırılmasıdır. Bu vergilerin kaldırılmasının yıllık maliyetinin, sektörde yaklaşık 100 000 000 dolar olacağı hesap edilmektedir; ancak, yaşanan trafik kazaları ve kayıplar, millî gelir kayıpları gözönünde bulundurulduğunda, sadece bir vatandaşımızın hayatının bedeli dahi 100 000 000 dolarla ölçülemez. Kaldı ki, yakıt ucuzluğu, sahillerimizde, ulaşımda, denizyolunu cazip hale getirecektir.

Sayın Başbakanımızın müspet bakışlarından aldığımız destekle, sektörün, yıllardır devam eden, transit (vergi indirimi uygulanan) yakıt talebinin karşılanması için yaptığımız çalışmalar tamamlanmış olup, Bakanlar Kurulu kararının istihsali için, konu, Maliye Bakanlığına intikal ettirilmiştir. Bakanlar Kurulu kararının bu ay içerisinde ikmal edileceği ve 1 Temmuzda kutlayacağımız kabotaj bayramında, denizcilerimize, bu müjdeyi vereceğimiz inancındayız. Bu uygulama, denizciliğimiz için, çok önemli bir başlangıç olacaktır.

2- Yüksek olan liman ücretlerinin indirilmesi.

Bilindiği üzere, liman ücretleri, başta kılavuzluk, römorkörlük ücretleri olmak üzere, fener rüsumları, sağlık rüsumları, ayakbastı ücretleri, atık kabulü ücretleri, ihrakiye ücretleri gibi kalemlerden oluşmaktadır. Bu ücretlerin çok yüksek olduğu ve sektörü rahatsız ettiği öteden beri bilinmektedir. Göreve geldikten sonra, çözmek üzere masaya yatırdığımız öncelikli sorunlardan birisi de budur.

Limanlarımızda alınan gemi sağlık ve fener ücretleri, günümüzde geçerliliğini yitirmiştir ve dünyada çok sayıda limanda, artık, bu ücretler alınmamakta veya sembolik seviyede alınmaktadır.

Diğer taraftan, kılavuzluk ve römorkörlük hizmetlerinden alınan ücretler ise, dünya standartlarının çok çok üzerindedir. Bu durum, deniz taşımacılığı ve turizmini olumsuz etkilemekte, özellikle kruvaziyer turizminde en büyük sorun olarak karşımıza çıkmakta ve limanlarımızın tercih edilmemesine sebep olmaktadır.

Akdeniz sahilinde yer alan 23 ülke arasında, en yüksek liman ücreti Türkiye'dedir. Bu da, deniz ticaret ve turizmimizin, dolayısıyla dışticaretimizin yeterince gelişmemesi yönünde önemli bir engeli teşkil etmektedir. Bu olumsuzluğu ortadan kaldırmak için gerekli çalışmalar tamamlanmış olup, bölge ülkeleriyle rekabet edecek liman tarifelerine geçilmesi konusunda karar noktasına gelinmiştir. Denizcilerimize, kutlayacağımız kabotaj bayramında vereceğimiz ikinci müjdemiz de budur.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, toparlayabilir misiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biraz izin verirseniz Sayın Başkanım, önemli konular...

BAŞKAN - Anlıyorum da, ikinci eksüremizi verdik... Mümkün olduğu kadar toparlayın efendim.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 3- Gemi inşa sanayiinde mülkiyet ve kredi teminatı sorunu, açılması planlanan tersane yerleri.

Yukarıda arz ettiğim üzere, gelişmiş Uzakdoğu ülkelerine baktığımızda, Japonya, Kore, Çin gibi ülkelerin gelişimine baktığımızda, bu ülkelerin gelişiminde lokomotif sektörün gemi inşa sektörü olduğu görülmektedir.

Günümüzde tersane işletmecileri, sipariş ve gemi inşa safhasında kredi bulmakta zorlandıkları halde, bu kredileri kullanabilmek için gerekli teminatı vermekte büyük sıkıntılar yaşamaktadır; çünkü, tersanelerin bulunduğu araziler, kıyı sahil çizgisi içinde olduğundan, kendi mülkiyetlerinde olmayıp, aynı zamanda, sahip oldukları teçhizat, araç gereç, teminat olarak gösterilememektedir. Bu yüzden, Anayasanın 43 üncü maddesindeki "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır.

Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir" hükmü gereğince, kıyılarımız, özel mülkiyete konu olmamaktadır. Bu maddenin değiştirilmesi hususunda gerekli çalışmalar yapılmış olup, bu konu da, yeterli milletvekili imza desteğiyle, Sayın Meclis Başkanlığımıza intikal ettirilmiştir.

Bugün itibariyle tersanelerimiz, kamu, askerî ve özel tersaneler olmak üzere, Tuzla bölgesinde 27 adet, Karadenizde 6 adet, İzmit'te 2 adet, Çanakkale'de 2 adettir.

Bunun yanı sıra, tersaneciliğimizin geliştirilmesi için tespit ettiğimiz ve projesini hazırladığımız yeni gemi ve yat inşa alanları planlanması, mevcut tersane alanları şu şekildedir:

Trabzon Çamburnu tersane bölgesi projesi: Kapasitesinin 1 000 dwt'dan 15 000 dwt'a çıkarılması yönünde fizibilite çalışmaları tamamlanmıştır.

Samsun gemi inşa bölgesi projesi: 250 000 dwt'luk olarak planlanmaktadır. Arazinin Denizcilik Müsteşarlığına tahsisi işlemleri devam etmektedir.

Karadeniz Ereğli tersaneler bölgesi projesi: Kapasitesinin 10 000 dwt'dan 50-60 000 dwt'a çıkarılması amacıyla halen 60 dönümlük bir alanda çalışan ve zor koşullarda yurtdışına gemi inşa eden tersaneler için 1 200 dönümlük bir alanın imar planları yapılmış ve 25 Mayısta Sayın Başbakanımızın da katıldığı bir törenle temeli atılmıştır; inşaatı hızla devam etmektedir.

İzmir Aliağa-Hacıahmetağa koyu tersane projesi: 200 000 dwt'luk gemiler yapacak şekilde projelendirilmiştir.

Mersin Taşucu-SEKA tersane alanı: Kapasitesi 10 000 dwt olarak planlanmış ve çalışmaları devam etmektedir.

Adana BOTAŞ-İncirli mevkii tersane alanı: 100 000 dwt olarak planlanmıştır.

Sayın milletvekilleri, amatör denizciliğin ve turizm sektörümüzün geliştirilmesi doğrultusunda yeni yat inşa ve çekek alanlarının tespiti çalışmaları gerçekleştirilmiştir; bunların en önemlileri şunlardır:

Muğla Milas-Ören yat inşa, bakım-onarım ve çekek alanı projesi; Muğla Fethiye-Karaot mevkii yat inşa, bakım-onarım, çekek ve fuar alanı projesi; İzmir Dikili yat inşa, bakım-onarım ve çekek alanı projesi; İzmir Çiğli yat inşa, bakım-onarım ve çekek alanı projesi; Yalova yat inşa alanı projesi. Tuzla'daki yat imalatçılarının geliştirilebilmesi için Yalova'da yeni bir alan hazırlanmaktadır.

Bunların yanında, tersaneciliğin, özendirilip geliştirilmesi için uzun vadeli kontrat tesisi yapılması gerektiğini biliyoruz. Konuyla ilgili olarak TÜPRAŞ, PETKİM, Erdemir, İsdemir, TÜGSAŞ ve Toprak Mahsulleri Ofisiyle görüşmelerimiz devam etmektedir.

Sektörün finans sorununun halledilmesi için denizcilikte ihtisaslaşmış bir bankanın kurulmasına ihtiyaç vardır. Eğer bu mümkün olmazsa, Eximbankın bu yönde desteğini almak üzere, inşa sırasında 250-300 000 000 dolar mertebesinde köprü kredisi kullanılması için çalışmalarımız devam etmektedir.

Değerli milletvekilleri, diğer yandan, deniz ticaret filosunun yenilenmesi ve yaş ortalaması 22'yi bulan filonun gençleştirilmesi için ve uluslararası rekabet gücünün artırılması için gerekli çalışmaları yapmaktayız.

Ayrıca, Akdeniz ve Karadeniz'de önemi olan, aynı zamanda deniz ticaret filomuzun okulu ve kaynağı durumundaki Türk koster filosu, uluslararası standartların dışında kalmakta, yaşlanmakta ve yok olmaktadır. Yapılan bir araştırmaya göre, acilen desteklenmezse ve yatırım yapılmazsa, bugün, gemi sayısı 308 olan koster filosunun, özellikle güvenli yönetim kodu (ISM) nedeniyle ikinci safhasının devreye girişi olan Temmuz 2002'den itibaren hızla devre dışı kalmaya başlayacağı ve filodaki gemi sayısının bir yıl içerisinde sadece 55'e düşeceği tahmin edilmektedir.

1 Temmuz 2003 tarihinde, Kabotaj Bayramı münasebetiyle, yakıtta vergi indirimi uygulamasının başlaması, aldığımız ve alacağımız diğer tedbirlerle, deniz taşımacılığımız daha da cazip hale gelecek ve filonun gençleştirilme imkânı sağlanacaktır.

Diğer bir konu, mevzuat ve yetki kargaşasıdır. Denizcilik sektörüyle ilgili mevzuatın büyük bir bölümü çok eski olup, güncelliğini ve uygulanabilirliğini yitirmiştir. Bu kapsamda, başta IMO, OECD, Avrupa Birliği olmak üzere, uluslararası kuruluşların kriter ve kurallarına uygun mevzuatın hazırlanıp uygulanması gerekmektedir. Özellikle, kıyı tesisleri yatırımlarında bu karmaşadan dolayı büyük gecikmeler yaşanmakta ve yatırımcılar için caydırıcı bir etken oluşturmaktadır.

Sahil Güvenlik Teşkilatı, bilindiği gibi, İçişleri Bakanlığına bağlıdır. Bu teşkilatın da rahat bir koordine ve görev paylaşımı için denizcilikte ileri gitmiş ülkelerde (örneğin, Amerika, Kanada, Yunanistan) olduğu gibi denizcilik idaresinin bağlı olduğu bakanlığa bağlanması yerinde olacaktır. Böylece, sivil ve askerî otoritenin güçlü işbirliğiyle daha etkin bir liman kontrolü sağlanacaktır. Bu konu, özellikle deniz ticaretinde terör saldırılarına karşı gelişen emniyet konseptine uygun olacak, böylece, uluslararası organlara da paralellik sağlanmış olacaktır.

Bakanlığımda, hukukçu ve denizcilerden oluşan çalışma grupları mevzuat üzerinde çalışmasını sürdürmektedir. Mevzuat kirliliğini, AB müktesebatını gözönüne alarak, taraf olduğumuz uluslararası sözleşmeler ve uluslararası kurallar çerçevesinde önleyeceğiz. Denizciliğimizin gelişmesi için, bu bir zorunluluktur.

Seyir ve çevre güvenliği sorunları: Kuzey (Orta Asya ve Kafkas) petrollerinin, alternatif taşıma yolları geliştirilmeksizin, sadece kâr amacıyla Türk Boğazları üzerinden taşınması eğilimi günden güne artmaktadır. Nitekim, 1996 yılında 60 000 000 ton olan tehlikeli madde taşımacılığı, 2002 yılında yaklaşık 130 000 000 tona ulaşmıştır. Boğazlardan senede geçen yaklaşık 50 000 gemiye ilaveten, İstanbul Boğazı ve Marmara'da şehiriçi yolcu taşımacılığı için günde yaklaşık 2 500 sefer yapan irili ufaklı deniz araçları da gözönüne alındığında, Boğazlarımızda ve bilhassa İstanbul Boğazında yaşanan zorluklar ve karşı karşıya bulunulan riskler aşikârdır.

Bilindiği üzere, Türk boğazlar bölgesi, fiziksel, oşinografik ve hidrografik yönden büyük zorluklar taşıyan, dünyada eşi az bulunan zor bir suyoludur. Bu şartların değiştirilmesi mümkün olmadığına göre, Türkiye, bu suyolunda sorumluluklarının da gereği olan güvenlik tedbirlerini en üst seviyede gerçekleştirmek zorundadır. Dünyada birçok dar suyolu ve limanlarda 1950'lerde kullanılmaya başlanan ve 1970'lerde yaygınlaşan gemi trafik hizmetlerine, Türk boğazlarında da şiddetle ihtiyaç olduğu ortadadır. Bunun için, bölgede seyir can ve mal güvenliğini, çevre güvenliğini artırmak üzere, gemi trafik sistemi projesi bitirilme aşamasında olup, 1 Temmuz 2003 tarihinde, de, bu hizmete sokulacaktır.

İki hafta önce İsveç'te ve bir ay önce Brüksel'de Rusya Ulaştırma Bakanıyla yaptığım görüşmede bu konu gündeme gelmiş ve bu konuda, Uluslararası Denizcilik Teşkilatına bizi şikâyette bulunacaklarını ifade etmişlerdir. Yapılan bu şikâyet konusu, IMO Emniyet Komitesinde, uzmanlarımızın katıldığı bir toplantıda görüşülmüş ve aldığımız tedbirler yerinde bulunarak, Rusya'nın bu şikâyetinin dikkate alınmamasına karar verilmiştir.

Ayrıca, ülkemiz arama kurtarma bölgesinde vuku bulabilecek olan deniz kazalarından hızlı bir şekilde haberdar olmak ve etkin olarak müdahale edebilmek amacıyla, bu zamana kadar çalışması yapılmamış olan ve günümüzde 35'in üzerinde ülke ve organizasyonun yönetimine ve işleyişine katkıda bulunduğu uluslararası müşterek uydu yardımlı arama kurtarma sistemi olan COSPAS, SARSAT sistemine dahil olunması için, gerekli çalışmaları başlatmış bulunuyoruz.

Deniz kirliliği: Esasen, deniz kirliliğinin yüzde 95'ini karasal atıklar oluşturmaktadır. Bununla beraber, denizlerin gemiler tarafından kirletilmesini önlemek için çok ciddî çalışmalar yapılmakta ve uluslararası kurallar öngörülmektedir. Oysa, karasal kökenli kirletici deşarjları önlemek için, uluslararası yaygın kurallar henüz mevcut değildir. Karasal kirleticiler için mücadele, ülkemizde tam anlamıyla bir yetki ve mevzuat karmaşasıyla karşı karşıyadır. Tüm kıyı tesislerimizde yeterli sayı ve kalitede atık alım tesisi, ne yazık ki, kurulamamıştır. Gerek devlet gerekse özel liman işletici kuruluşları için, IMO kuralları gereğince, bu tesislerin kurulması bir zorunluluktur. Bu konudaki çalışmalarımız sürmektedir.

Deniz sektörümüzün insan kaynakları: Türk deniz ticaret filosunun "zabitan" diye tarif ettiğimiz yetişmiş eleman ihtiyacı gözönünde bulundurularak, sektörümüzün sıkıntı yaşamaması için gerekli önlemleri aldık. İkili anlaşmalar çerçevesinde, denizcilik eğitimi ve sınav sistemleri, bizim seviyemize uygun olan komşu ülkelerle "gemiadamlarının ehliyetlerinin karşılıklı tanınması" uygulaması yapılmaktadır. Belirli prensipler dahilinde kontrollü olarak bu politikamızı, genç insanımızın da iş olanaklarına set çekmeden; ancak, sektörü de mağdur etmeden dengeli bir şekilde yürütmekteyiz.

Bunun yanında, bazı uluslararası denizcilik kurumlarının 2000 yılı itibariyle yaptıkları araştırma ve sonuç raporuna göre, dünya deniz ticaret filosu için gereken zabitan sayısı 420 000 olarak belirlenmekte ve 2000 yılı başlarında zabitan arzının, talebin yaklaşık 16 000 kadar altında kaldığı ifade edilmektedir. Özellikle iyi yetişmiş zabite ihtiyaç çok fazladır. Bunun için ise, gemi zabitlerinin eğitim standartlarını belirleyen, ülkemizin de taraf olduğu uluslararası STCW sözleşmesine göre, eğitim kurumlarının pahalı birtakım eğitim-öğretim ekipmanlarına sahip olması gerekmektedir. AB'ye uyum çerçevesinde hazırladığımız Ulusal Programa gemi adamı arz etme hedefini koyarak, bu çerçevede eğitim kurumlarına teknik yardım yapılması için proje üretilmesi ve AB fonlarından kaynak aktarılması gerçekleştirilecektir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; buraya kadar, sizlere, Türk denizciliğinin içinde bulunduğu şartları, tarihsel süreci ve denizciliğin ülkemiz için keşfedilmeyi bekleyen nasıl bir kaynak olduğunu, eğer gereken tedbirler alınırsa, ülkemizin geleceğinde ne kadar önemli bir yer tutacağını ve görev aldığımız şu yedi aylık kısa dönemde bile neler yaptığımızı ve yapmak üzere olduğumuzu özetlemeye çalıştım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tekrar vurgulamak istiyorum ki, eğer, Türkiye, gelişmiş ülkeler seviyesine yükselmek, sağlam ve güçlü bir ekonomik yapıya kavuşmak istiyor ise, devlet olarak, hükümet olarak, denizciliğe olan bakışımızı, politikamızı, baştan, gözden geçirip, gerekli tedbirleri almak zorundayız.

Deniz âşığı bir Bakan olarak, bütün kadromla, mesai kavramı tanımadan çalışmalara devam ediyoruz. Bizim, hükümetimizden ve Yüce Meclisten beklentimiz, çalışmalarımızda bize destek vermesidir. Yakında, Denizcilik Müsteşarlığımızın teşkilat yasa tasarısını önce Bakanlar Kuruluna, daha sonra Yüce Meclisin önüne getireceğiz; bundan dolayı, yoğun iş yükü altındaki Meclisimizde ayrıca Meclis araştırması yapılarak zaman kaybedilmesinin uygun olmadığını düşünüyoruz.

Yukarıda arz ettiğim gibi, Bakanlığım döneminde, denizyolu diğer ulaştırma modları arasında hak ettiği yeri alacaktır; çünkü, ülkemizin buna şiddetle ihtiyacı vardır. Bu konuda, başa güreşen bir ülke olacağız. Yıllarca Yunanistan'la mukayese yapılmış; bu tip mukayeselerin, bugün bir anlamı olmadığını hep birlikte görmekteyiz. Daha yüz yıl önce denizcilikte dünya birincisi olan bir ülkenin, neden bu noktalara düştüğünün çok iyi değerlendirilmesi gerekir.

Bildiğiniz gibi, denizciler ufka bakarlar. Yaptıklarımız, sadece ufkun başlangıcı olarak kabul edilmelidir. Barbaros Hayrettin Paşanın "denizlere hâkim olan, dünyaya hâkim olur" sözü, çalışmalarımızın temel dinamiğini oluşturmaktadır.

Değerli milletvekilleri, 81 ilimizden 28 tanesi denize kıyısı olan illerimizdir. Bu illerimizde nüfusumuzun yaklaşık üçte 2'si yaşamaktadır. Bu illerimizin milletvekili sayısı, Parlamentomuzdaki milletvekili sayısının yarısı kadardır. Denizcilikte yapacağımız atılım, öncelikli olarak, bu bölgelerde yaşayan halkımızın hayat standardına yansıyacaktır. Bu anlamda, Yüce Meclisten olduğu gibi, sahil kentlerimizin milletvekillerinden de özel ilgi ve destek bekliyoruz. Bundan böyle, yapacağımız çalışmalar hakkında daha detaylı bilgi akışı temin etmeye çalışacağız.

Meclis araştırması açılmasına bu aşamada ihtiyaç olmadığını yüce takdirlerinize arz ediyor, saygılarımı sunuyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali Yıldırım açıklamalarda bulundular, teşekkür ediyoruz.

Şimdi, gruplar adına yapılacak konuşmalara geçiyorum.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Sayın Ahmet Güryüz Ketenci; buyurun.

Süreniz 20 dakika.

CHP GRUBU ADINA AHMET GÜRYÜZ KETENCİ (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemizdeki denizcilik sektörünün sorunlarını tespit etmek, çözüm önerilerini ortaya koymak, sektörün daha iyi bir konuma getirmek için alınması gerekli önlemlerin belirlenmesi amacıyla bir Meclis araştırması komisyonunun kurulmasına ilişkin önerge üzerinde, Grubum adına söz almış bulunuyorum; hepinizi ve televizyonları başında bulunan aziz yurttaşlarımızı sevgiyle, saygıyla selamlıyorum.

1 Kasım 1937'deTürkiye Büyük Millet Meclisinin 5 inci Dönem 3 üncü toplantı yılının açılış konuşmasında, Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk, ulusuna "en güzel coğrafî vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye, endüstrisi, ticareti ve sporuyla en ileri denizci millet yetiştirme kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği, Türkün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu, az zamanda başarmalıyız" diye seslenirken, Türkiye'nin bir denizci millet yetiştirme kabiliyetine sahip olduğunu, bu kabiliyetin değerlendirilmesi için mevcut olanakların harekete geçirilmesinin, bu alanda katkı sağlayacak her türlü ekonomik, idarî, malî, çevresel ve güvenlik boyutlu inisiyatiflerin kullanıma sunulmasının esas hedef olduğunu belirtmiştir.

Bugün geldiğimiz noktada, Ulu Önderin bizlere gösterdiği hedefe ulaşamadığımızı, üzülerek huzurlarınızda söylemek zorundayım. Atatürk tarafından gösterilen o hedeften altmışaltı yıl geçmiş olmasına rağmen, bırakın en ileri denizci millet yetiştirmeyi, 8 333 kilometre sahil şeridi bulunan ülkemizin bu eşsiz konumundan, ne yazık ki, yeterince faydalanamıyoruz; sırtını denize çeviren bir toplumdan, yüzünü denize çeviren bir topluma bir türlü dönüşemiyoruz; Barborosların, Piri Reislerin kemiklerini sızlatıyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bugün, dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak, günümüzde, deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa, bakım, onarım, gemi söküm sanayii, liman hizmetleri, deniz turizmi, denizaltı canlı ve cansız kaynakların üretimi gibi başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar, aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır. Bakınız, dünya yük ve yolcu taşımacılığının yaklaşık yüzde 80'i, ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının yaklaşık yüzde 90'lık bölümü, denizyoluyla yapılmaktadır. Dünyada, 6 000 000 ton yük, yaklaşık 800 000 000 dwt kapasitedeki dünya deniz ticaret filosuyla taşınmakta olup, bu pastanın büyüklüğü, ülkemizin millî gelirinin neredeyse 2 katı olan 300 000 000 000 dolar civarındadır. Ülkemizin filosu, 8 000 000 dwt ile dünya deniz ticaret filosunun ancak yüzde 1'ini oluştururken, 300 000 000 000 dolarlık bu pastadan, ancak 3 000 000 000 dolarla, yüzde 1'lik bir pay alabilmektedir.

Denizcilik sektörüne önem veren pek çok ülke, bu pastadan çok daha büyük dilimler koparmaktadır. Bu konuda bir mukayese yapabilmek için, dünya deniz ticaretinde söz sahibi olan komşumuz Yunanistan'a bakmamız yeterli olacaktır kanısındayım. 150 000 000 dwt'luk Yunan deniz ticaret filosu, dünya deniz ticaret filosunun yüzde 18'ini oluşturmaktadır. Yunanistan'ın Avrupa Birliği içerisinde payı ise, yüzde 38'dir. Dinamik olmayan nüfusu, gelişmemiş sanayii, kısıtlı doğal kaynaklarıyla Yunanistan, denizciliğe verdiği önem sayesinde, denizcilik sektöründen yıllık en az 60 000 000 000 dolar gelir elde edebilmektedir. 758 000 nüfuslu Güney Kıbrıs ise, 35 000 000 dwt'luk bir filoyla yaklaşık 14 000 000 000 dolarlık gelir elde etmektedir. Bu da, bize, Güney Kıbrıs'ın bugünkü zenginliğinin nereden geldiği konusunda yeterli bir fikir verebilmektedir. 9 000 000'luk Yunanistan ile 68 000 000'luk ülkemizi kıyasladığımızda, Yunanistan'ın deniz ticaret filosu, filomuzun 19 kat büyüklüğünde olup, gelir olarak da, bizden 20 kat daha fazla gelir elde etmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Osmanlıdan devraldığımız 82 948 grostonluk filomuzla, cumhuriyetin ilk yıllarında hem deniz ticaret filomuz silkinme göstermiş hem de Lozan'da kabotaj hakkı alınarak, Türk vatandaşlarının bu alanda söz sahibi olması sağlanmıştır.

1980 yılında 1 900 000 dwt olan filomuz, 2581 sayılı Yasanın getirdiği olanaklarla yükselme trendine girmiş, 1998 yılında 10 500 000 dwt'a ulaşmıştır.

Sektörün yeterince desteklenmemesinden, dünyada ve ülkemizde yaşanan krizler ve filomuzun yaşlanmasından dolayı, millî filomuz 8 000 000 dwt'a gerilemiştir. Bu gemilerin 1 500 000-2 000 000 dwt'unun, muhtelif limanlarda, banka hacizleri nedeniyle seferdışı olmasını da dikkate aldığımızda, bugün, hizmet edebilecek 6 500 000, bilemedin 7 000 000 dwt'luk gemimiz kalmıştır. Gerekli tedbirler alınmaması nedeniyle, dünya sıralamasında, 17 nci sıradan 20 nci sıraya gerilemiş durumdayız.

Filomuzun yaklaşık yüzde 58'i 20 yaşından büyük, yüzde 25'i 10 ile 20 yaş arasında olup yaş ortalaması 22'dir. Son yıllarda, dünya çapında önplana çıkan güvenlik ve çevre mülahazaları, deniz ticaret filomuzun gençleştirilmesi gereğini ortaya çıkarmıştır. Günümüzde, dünya ülkeleri, güvenlik ve çevre bilinciyle hareket ederek yaşlı ve standartdışı gemileri limanlarına kabul etmemektedir. Bu durum, filomuzun kan kaybetmesine neden olmakta, rekabet gücümüzü azaltmaktadır. Yaş ortalaması 22 olan millî filomuzun süratle yenilenmesi gerekmektedir. Türk deniz ticaret filosunun sayı ve tonaj itibariyle kan kaybetmesinin önüne geçilmesi, filomuzun gençleştirilmesi, rekabet gücünün artırılması için çok ciddî tedbirlerin alınması zorunlu hale gelmiştir. 1974'te Kıbrıs Barış Harekâtında petrol taşıyacak gemi bulamadığımız günleri unutmamalıyız. Filonun askerî, politik ve stratejik önemini ulusal güvenliğimiz açısından gözardı etmemeliyiz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemizin ithalat ve ihracat yüklerinin denizyoluyla taşımacılığında Türk gemilerinin aldığı pay yüzde 30 civarında olup, 3 000 000 000 dolar gelir elde edilirken, bu yüklerin yüzde 70'i yabancı bayraklı gemilerle taşınmakta olup, 2 500 000 000-3 000 000 000 dolarlık navlun bedeli yabancılara ödenmektedir. Gerekli tedbirler alınarak yüzde 30 seviyesindeki bu payı en az 2-3 katına çıkaracak önlemler alınmalı, yabancı gemilere ödenen navlunun ülkede kalması sağlanmalıdır.

Deniz ticaret filomuzun dünya deniz ticaret pastasından daha fazla pay alabilmesi için orta ve uzun vadeli, dünya denizcilik piyasalarında uygulanan oranda reeskont kredisi temin yoluna gidilmeli, sektörün kredi borçlarının vadeleri gözden geçirilmelidir. Başta TÜPRAŞ, BOTAŞ, ERDEMİR, İSDEMİR gibi kamu kurumları, petrol, likit amonyak gazı, demir-çelik vesaire kamu yüklerinin taşınmasında Türk bayraklı gemileri tercih ederek uzun vadeli taşıma sözleşmeleri yapılırsa, yabancı gemilere gidecek olan milyonlarca dolarlık navlun kendi filomuza gelecek, navlun Türkiye'de kalacaktır. Bu da, sektöre ciddî bir sermaye birikimi sağlarken, yeni gemilerin filomuza katılmasına olanak tanıyacaktır. Bunun en güzel örneğini Kore ve Japonya'da görmekteyiz. Bu ülkeler, taşımalarının tamamını kendi bayrağındaki gemilere vermekte, yirmi yıllık taşıma sözleşmeleri yapmaktadırlar. Bu uygulamalar ve alınacak diğer önlemlerle, filomuzun çok kısa zamanda gençleşeceğine, 20 000 000 dwt'lara ulaştırılacağına ve navlun gelirlerimizin kısa bir süre içinde 10 000 000 000 dolara çıkacağına inanıyorum.

Sayın Başkan ve değerli arkadaşlar; sınır ticareti yoluyla ithal edilen akaryakıt, ülke içinde karayolu taşımacılığında kullanılarak haksız rekabete yol açmaktadır. Bu durum, denizyoluna oranla 1'e 7 daha pahalı olan karayolu taşımacılığını teşvik etmektedir. Karayolunda kullanılan bu ucuz yakıt, ülkeyi en az 2 000 000 000 dolar gelir kaybına uğratmaktadır. Devlet, karayoluna öz evlat, denizyoluna üvey evlat gibi davranmaktan vazgeçmelidir.

Kabotaj taşımacılığının canlandırılması için akaryakıt tüketim vergisinin alınmaması yahut en alt seviyelere indirilmesi hususunda Bakanlar Kurulu ve Maliye Bakanlığı gerekli çalışmaları yapmalıdır. 1 Temmuz itibariyle akaryakıt tüketim vergisinin alınmayacağının Başbakan tarafından açıklanmış olması, bu konudaki umutlarımızı artırmıştır. Yunanistan gemileri bize oranla 3 kat daha ucuz akaryakıt kullanmaktadır. Denizci ülkelerle rekabet edebilmemiz ve denizyolu taşımacılığını teşvik edebilmemiz için, denizcilerimize de aynı koşulların sağlanması kaçınılmazdır.

Cumhuriyetle birlikte ülkemizde demiryolları ve denizyollarına öncelik tanınmış olmasına rağmen, 1950'den sonra değişen ulaştırma politikaları neticesinde karayolu taşımacılığı teşvik edilmiştir. Bugün, ülkemizde karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı yüzde 93,2 gibi çok yüksek oranlara çıkmıştır. Oysaki, her konuda uyum sağlamaya çalıştığımız Avrupa Birliğinde karayolu taşımacılığı yüzde 43'tür. Ülkemizde denizyolu taşımacılığı yüzde 1,9, Avrupa Birliği içinde ise bu oran yüzde 50 civarındadır. Üç tarafı denizle çevrili ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığında sıfır maliyetli denizyolu bu kadar az payı alırken ve ağır kamyonlara dayalı karayolu taşımacılık sistemine ağırlık verilmesi, hem mal hem can hem de kaynaklarımızın israfına neden olmaktadır.

Karayolu yapımı pahalı olduğu gibi, bakım ve onarım giderleri de çok yüksektir. Bunun nedeni ise, karayolu yük taşımacılığında yük tonajlarına uyulmadığı, gerekli denetimler yapılmadığı için karayolları çabuk deforme olmakta; devlet, yirmi yılda yenilenmesi gereken yolu, ikibuçuk yılda yenilemek zorunda kalmaktadır. Bu durum, bakım ve onarım masraflarını sekiz kat artırmakta, devletin kaynakları heba edilmekte ve birilerine peşkeş çekilmektedir.

1950 yıllarından bugüne değin izlenen yanlış ulaştırma politikalarına, 58 inci hükümet de , 15 000 kilometrelik yeni duble yol yapımını ve İstanbul'a üçüncü bir köprünün yapımını gündemde tutmasıyla, evvelce yapılan yanlışlığa devam etme kararında olduğu izlenimini vermektedir. Hükümet, üç tarafı denizle çevrili ülkemizin jeopolitik durumu ve denizciliğin stratejik özelliğini de unutmadan, topluulaşım ve taşımacılığı önde tutan, deniz ve demiryolu ağırlıklı uzun vadeli planlamaları içeren ulaşım politikalarını acilen uygulamaya koymalı, çok sayıda yurttaşımızın yaşamını yitirmesine ve yaralanmasına neden olan trafik canavarını denizde boğmalıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; İstanbul milletvekili olarak, hele üçüncü Boğaz köprüsünün gündemde olduğu bir dönemde, İstanbul İlindeki ulaşıma değinmeden geçemeyeceğim. İstanbul'un kentiçi ulaşımının yüzde 90'nı karayolu, yüzde 6'sı demiryolu, yüzde 4'ü ise denizyoluyla yapılmaktadır. Denizyolu ulaşımındaki payın yüzde 8'i deniz otobüslerinin yüzde 80'i de şehir hatlarına ait gemilerindir. 14 yıldır bir tek yolcu gemisi ne inşa edildi ne de alınıp, şehir hatlarına katıldı. Türkiye Denizcilik İşletmeleriyle ilgili bir karar verilerek, kentiçi toplu yolcu taşımacılığındaki önemi ve vazgeçilmezliği gözönünde bulundurularak, bu alana kaynak aktarılmalı, acilen yeni gemi inşa yapımına başlanılmalı, uygun kapasite ve hıza sahip yeni şehir hattı gemileri, ve araba vapurları devreye sokulmalı ya da kentiçi ulaşımında, toplutaşımacılığın, kooperatifler aracılığıyla özel sektöre devri düşünülmelidir.

Bugünlerde gündeme gelen üçüncü Boğaz köprüsünün maliyeti yaklaşık 800 000 000 dolar olarak öngörülmektedir. Kentiçi yolcu taşımacılığında kullanılacak gemilerin maliyeti ise büyüklüğüne göre 3 000 000-5 000 000 dolar, yeni araba vapuru 6 000 000 dolar civarındadır. Yapılması planlanan üçüncü köprü bedeliyle yüzlerce gemi inşa ederek, köprülerle özel otomobillerin Boğazın iki yakası arasında taşınmasından çok, toplutaşımacılığı öne çıkarmalıyız. Şehiriçi toplutaşımacılığının denize kaydırılması gerekirken, kentiçi ulaşımdaki payı yüzde 11 olan Boğaz köprülerinin, hükümetçe, tekrar gündeme getirilmesi düşündürücüdür. Bizim bu hususta tercihimiz Boğaz köprüsü değil, demiryolu bağlantılı tüp geçit veya deniz taşımacılığından yanadır; doğrusu da budur. Aksine, üçüncü Boğaz köprüsü, Boğazdaki yeşil alanların yağmalanmasına ve imar aflarının yeniden gündeme gelmesine neden olacaktır. Bu bağlamda, gerek Fatih Sultan Mehmet gerekse Boğaziçi Köprülerinde raylı sistem bağlantısının döşenmesi yeni bir düşünce olarak gündeme alınmalıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemiz, bulunduğu konum, sağladığı coğrafî avantajla dünya ulaştırma hatlarının odak noktasındadır. Asya ve Ortadoğu ülkelerinin birçoğu dünya ticaretine açılmak için, Karadeniz ve boğazlarımızı kullanmak zorundadır. Ege ve Akdeniz'e olan kıyılarımız, dünya ticaretinde söz sahibi olmamızı sağlayacak büyük bir fırsattır. Ne yazık ki, bu fırsatları değerlendiremiyoruz. Bugün, Türkiye'den daha az avantajlı konumda olan Malta, Yunanistan ve İtalya, transit taşımacılıkta denizyoluyla taşınan 10 milyonlarca ton yükün dünya çapında lojistik üssü ve aktarma limanı konumundadır. Coğrafî avantajımıza rağmen ülkemizde ise transit taşımacılık yok denecek kadar azdır.

Ülkemizin liman elleçleme; yani, başka bir anlatımla yükleme-boşaltma kapasitesi 310 000 000 ton/yıl olup, bunun ancak yüzde 50'si kullanılmaktadır. Yeni liman yapımı yerine, mevcut liman kapasitelerini reorganizasyona tabi tutup, işlevselliklerini artırıp, çağdaş işletmecilik anlayışıyla transit taşımacılığımızı geliştirmemiz gerekmektedir.

Limanlardan alınan nispî kira bedelleri, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden alınan yüzde 6,5 Hazine payı gibi kesintilerin, fener ve sağlık rüsumları gibi bedellerin makul seviyelere indirilip, Türk limanlarının pahalı liman konumundan ucuz liman konumuna dönüştürülmesi, deniz taşımacılığını cazip hale getirecektir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; denizcilik sektörünün en önemli alt sektörlerinden biri olan gemi inşa, gemi söküm sanayiine ve tersanelerimize de kısaca değinmek istiyorum.

Gemi inşa sanayiine de bugüne kadar gerekli önem verilmediği, sorunlarına karşı duyarlılık gösterilmediği için, 550 000 dwt/yıl mevcut kurulu kapasiteyle 7 500 000 dwt/yıllık bakım-onarım kapasitesinin, ancak, dönem dönem, bazen yüzde 20, bazen yüzde 40 oranını kullanabilmekte, yüzde 60, yüzde 80'lik kapasitesi atıl durumda bulunmaktadır; oysa, güvenlik ve çevre mülahazaları nedeniyle, yaklaşık 800 000 000 dwt'luk dünya deniz ticaret filosu süratle yenilenmekte olup, dünyadaki inşa tersaneleri 2006 yılına kadar dolmuş bulunmaktadır.

Ayrıca, yenilenmesi gereken koster filomuz varken, tersanelerimizin çok düşük kapasiteyle çalışması üzücü ve düşündürücüdür.

Dünya gemi inşa piyasasında Japonya ve Güney Kore'nin payı yüzde 70'in üzerindedir. Avrupa Birliği ülkeleri ise yüzde 20 civarında bir paya sahip iken, Türkiye'nin payı yüzde 3 civarındadır. Uluslararası kurallar gereği 15 yaş üstü gemilerin seferden men edileceği, limanlara alınmayacağı gerekçeleriyle, dünyada yeni gemi inşa taleplerinin patlama noktasına geldiği 2001-2002 yılında, Türk tersaneleri, 840 000 000 doları bulan 60 adet geminin ön sözleşmesi yapılmasına rağmen, teminat sorununun çözülememesi nedeniyle kesin sözleşme sürecine bir türlü girememiştir. Eğer, yeniden bir düzenleme yapılamazsa, sorunun, bu yıl ve önümüzdeki yıllarda da yaşanması kaçınılmazdır.

Gemi inşa sanayiinin, devletçe belirlenmiş, uzun vadeli, bağımsız bir gelişim ve destek politikası ciddî anlamda maalesef olamamıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun; lütfen tamamlayın efendim.

AHMET GÜRYÜZ KETENCİ (Devamla) - Sektörün işletme sermayesi ve finansal sıkıntısının had safhada olduğu bugünlerde, gemi inşa sanayiinin geliştirilmesi için, finansmanla ilgili köprü kredi, orta ve uzun vadeli kredi sorununun yanı sıra, kredilerin temininde yaşanan tersanelerin irtifak hakkı ipoteği, teminat sorunu çözülmeli ve bürokratik engeller süratle kaldırılmalıdır.

Koster filosunun tersanelerimizde yenilenmesi için teşvik imkânlarının araştırılması önem arz etmektedir. Tersanelerimize onarım maksadıyla gelen yabancı bayraklı gemilere gümrüksüz yakıt verme sorunu da çözüme kavuşturulmalıdır.

Tersanelerimizin potansiyelinin tamamı kullanıldığında, yurtiçi ve yurtdışı gemi inşa, bakım ve onarım karşılığı 1 milyar dolarlık gelir elde edliebilir, 65 000 kişiye istihdam sağlanabilir.

Sayın milletvekilleri, Türkiye, çelik üretiminde kullandığı hurdanın yaklaşık yüzde 70'ini ithal etmektedir. İhtiyacın 7 000 000-8 000 000 ton olduğu gözönünde bulundurulursa, ülkemiz, yılda 1 milyar dolar dövizi, demir hurdası için, yurt dışına ödemek zorunda kalmaktadır.

İzmir Aliağa'da 800 000 ton/yıllık kapasiteye sahip gemi söküm bölgesi yüzde 25 kapasiteyle çalışmaktadır. Uluslararası standart ve kurallar nedeniyle pek çok sayıda deniz aracı kullanımdan men edilip hurdaya çıkarılacağına göre, bu sektöre gerekli destekler sağlandığı takdirde, gemi söküm sanayii tam kapasiteyle çalışacak, istihdam yaratacak ve 1 milyar dolar döviz ülkemizde kalacaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemize gelen turistlerin geliş nedeninin yüzde 90'ı deniz varlığımızdır. Ülkeye gelen turisti, gezinti teknelerine, yatlara, marinalara, dalışa, su sporlarına çekecek kruvaziyer turizmini destekleyecek tedbirleri ortaya koyabilirsek, gerekli altyapı ve idarî düzenlemeleri yapabilirsek, turizm gelirlerimizin 3-4 misline çıkabileceğini düşünüyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AHMET GÜRYÜZ KETENCİ (Devamla) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım tam 20 dakika konuştu, ben, 3 dakika istiyorum.

BAŞKAN - Buyurun.

AHMET GÜRYÜZ KETENCİ (Devamla) - Akdeniz'deki 700 000 yatın sadece 10 000'ini ağırlamamız, bu pastadan ne kadar az pay aldığımızın göstergesidir. Bu kadar olumsuzluğun arasında, sevinerek söyleyebilirim ki, yat inşa, bakım ve onarımında dünya standartları yakalanarak, özellikle, mega yat imalatında dünya dördüncüsü olmamız, bu konuda ne kadar ehil ve başarılı olduğumuzun en büyük göstergesidir.

Değerli milletvekilleri, deniz kaynaklarımızdan olan kıyı, kültür ve açık deniz balıkçılığını ele alıp, özellikle balıkçılarımızın sınırötesi açık deniz balıkçılığına yönelmesi için gerekli teşvikler ortaya konup, bu bağlamda gereken anlaşmalar yapılmalıdır. Balıkçılık sektöründeki gelişim, istihdam ve ihracat olanağı yaratacaktır.

Bizlere bu kadar geniş imkân sunan denizlerimizi kirletmememiz, öldürmememiz, sahip çıkmamız gerektiğini bir kez daha huzurlarınızda vurgulamak istiyorum. Kirlilik konusunda hiç de duyarlı bir toplum değiliz. Denizlerimizi kirletmek için, âdeta, birbirimizle yarışıyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Ketenci, buyurun.

AHMET GÜRYÜZ KETENCİ (Devamla) - Efendim, tamamlıyorum.

Diğer bir önemli husus ise, son yıllarda, İstanbul Boğazında artan trafiğin yanı sıra, Boğazlarımızdan petrol, yanıcı gaz, çeşitli kimyasal ürünler ve nükleer atıklardan oluşan yük taşıyan gemilerin geçişlerinde büyük artışların ortaya çıkması, olası bir kazada İstanbul için büyük bir tehlike oluşturmaktadır.

Dünya harikası boğazlarımızın ve İstanbulumuzun tarihî, kültürel ve doğal güzelliklerinin korunması, boğazlardan güvenli geçişin sağlanması ve kazaların önlenmesi için, gerekli önlemlerin belirlenmesi, kurulacak araştırma komisyonunun görevleri arasında olmalıdır.

Sektördeki sorunlardan biri de, gemiadamları ile deniz işletmecilerinin nicelik ve niteliğindeki darboğazlardır. Bu darboğazların aşılması için gemiadamı eğitimine ayrı bir önem verilerek, uluslararası standartlara uyum sağlamalıyız.

Geçmiş yıllarda özelleştirme kapsamına alınıp, özelleştirilen denizcilik kuruluşlarının ve limanların verimliliklerinin ne ölçüde arttığının ve devlete olan yükümlülüklerini ne ölçüde yerine getirdiklerinin ortaya konulması, kamuoyuna açıklanması, dürüst siyaset ve şeffaf devlet ilkesi gereğidir. Aksine bir tavır, devlet kaynaklarının peşkeş çekileceği izlenimini verecek, yeni yapılacak özelleştirmelere müspet ve menfi olarak etki edecektir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; huzurlarınızda denizcilik sektörüne ilişkin sorunların tamamını 10 veya 20 dakikada anlatmak ve aktarmak mümkün değildir. Ancak, denizciliğimize ilişkin bu sorunların çözümünde ilerleme sağlanabilmesi için öncelikle atılması gereken önemli bir adım da, sektörde yıllardan beri oluşturulamayan bir devlet politikasının oluşturulması ve yıllardan beri kurulmaya çalışılan denizcilik bakanlığının kurulması olduğunu düşünüyorum.

Önceki hükümet dönemlerinde denizcilik bakanlığının kurulmasını savunanların bugün sessiz kalmalarını anlamakta güçlük çekiyorum. Bir dönem bakanlıktan söz edilip, daha sonra vazgeçilip başka arayışlara girilmesi, bu konuda bir devlet politikasının olmadığının en belirgin göstergesidir. Artık, denizcilik sektöründe, her iktidarın, her bakanın kendine göre keyfî politika uygulama dönemi kapanmalıdır.

Bu arada, Yunanistan'da Denizcilik Bakanlığının olduğunu belirtmeden geçemeyeceğim.

Denizciliğe ilişkin mevzuatın çokluğunu, yetki ve sorumluluk karmaşasını Sayın Bakan da anlattı. Bunları ortadan kaldıracak, sektöre ilişkin makro politikaları belirleyecek ve bunları hayata geçirecek, her türlü siyasî mülahazalardan uzak, sektörün tümünü kapsayan tüm yetki ve sorumlulukların tek elde toplandığı, içi boş olmayan bir bakanlık kurulmalıdır.

Ayrıca, Adalet Bakanlığı bünyesinde deniz ihtisas mahkemelerinin kurulması da mutlaka sağlanmalıdır. Eğer bakanlık kurulmayacaksa, Denizcilik Müsteşarlığının kuruluş yasasındaki görev ve yetkiler değiştirilip, bu çerçevede içi doldurularak bir ihtisas müsteşarlığına dönüştürülmesi gerektiğini, denizciliğimizin gelişmesinde, sorunlarının çözümünde önemli sayıyorum.

Bu arada, Müsteşarlıkta çalışanların kazanılmış özlük ve ekonomik haklarından geriye gidilmemesine önemle dikkat edilmelidir. Denizcilik Müsteşarlığında yapılacak düzenlemeler bahane edilerek, geçmiş dönemde yapılan yanlışlar gibi, kadrolaşma amacıyla hukuk tanımaz tavırlara girilmemeli "o bizden, bu bizden değil" ayırımcılığı yapılmamalıdır. Ne yazık ki, bugün bile yargı kararlarının uygulanmadığını, siyasî atamaların ve görevden almaların devam ettiğini endişeyle izliyoruz. Bu konudaki hukukdışı uygulamaları yakından izleyeceğimi, gerekirse, her salı günü, soru önergeleri ve gündemdışı konuşmalarla konuyu bu kutsal kürsüye taşıyacağımı Sayın Bakan bilmelidir. Her gün, hukuk devletinden, Avrupa standartlarına uyumdan söz edenlerin, hukuku önce kendi içlerine sindirmelerinin zorunlu olduğunu, bir gün bu hukukun kendilerine de gerekli olabileceğini hatırlatmak istiyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye'nin aradığı kaynak denizcilik sektöründedir. Denizcilik sektörümüz, döviz girdisi sağlayan, dış ödemeler dengesine katkıda bulunan, önemli bir sektördür. Konuşmamda izah etmeye çalıştığım gibi, deniz ticaret sektörüne verilecek önem ve destek, Türkiye'ye turizm gelirlerinden çok daha fazla gelir getirecek, yakın gelecekte 25 milyar dolar, orta vadede 45-50 milyar dolar kaynak sağlayabilecek, ciddî istihdam yaratabilecek bir sektördür.

Türkiye'nin geleceğinin artık denizlerde olduğunun görülmesi gerekir. Bu duruma kayıtsız kalan hükümetler, sağır ve kör hükümetlerdir. Bu nedenle, sektörle ilgili bir araştırma komisyonu kurularak, denizcilik sektörünün içinde yer alan birçok alanla ilgili (deniz taşımacılığı, gemi inşa sanayii, gemi söküm sanayii, liman işletmeciliği, denizlerde can, mal ve çevre güvenliğine ilişkin hususlar, deniz balıkçılığı, deniz ve yat turizmi, gemi acenteciliği, denizcilik eğitimi gibi konularda) çözüm önerilerini ortaya koyup, kalıcı ve sürekli bir devlet politikası oluşturmanın ve denizci bir toplum yaratarak, Atatürk'ün 66 yıl önce çizdiği hedefe ulaşmanın zamanının geldiğini düşünüyorum.

Her yıl kutladığımız, 1 Temmuzda da kutlayacağımız Denizcilik ve Kabotaj Bayramının, denizciliğimizin gelişmesinde bütün tedbirlerin alındığı, gerçek bir bayram olarak kutlanmasını ve ülke kalkınmasında yeniden bir milat olmasını temenni ediyorum.

Gösterdiğiniz sabır nedeniyle teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Ketenci.

Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Sayın Cengiz Kaptanoğlu; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

AK PARTİ GRUBU ADINA CENGİZ KAPTANOĞLU (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum. AK Parti Grubu adına, 21 Ocak 2003 tarihinde verdiğimiz, denizcilik sektörü hususundaki Meclis araştırması önergemiz üzerindeki görüşlerimi sizlere arz edeceğim; ama, ben hem mutluyum hem üzgünüm. Mutluyum; Cenabı Allah'a binlerce şükürler olsun, Türkiye Büyük Millet Meclisi denizciliği fevkalade konuşuyor, onun için, hazırladığım bu konuşmayı da hiç açmayacağım ve Sayın Bakanıma da çok geniş izahatından dolayı da teşekkür ediyorum, Ahmet Ağabeyimize de teşekkür ediyorum ve ne şanstır, Türkiye'de, Türkiye Büyük Millet Meclisi 22 nci Dönemi yaşıyor ve bu 22 nci Dönemde Partimizin Genel Başkanı -bizim hem Genel Başkanımız hem de Başbakanımız- denize gönüllüler ve dolayısıyla, görüyorum ki, onun bütün parlamenterleri de -burada bulunanlar- denizi ilgiyle dinliyor; ama, öyle zannediyorum, biraz sonra, kulisteki arkadaşlarım da çok dikkatle dinleyecekler ve dolayısıyla, burada da bize katılım sağlayacaklar.

Mutluyum dedim, bu güzel konuşmaları, inanın, 21 inci Dönem Meclisinde, 20 nci Dönem Meclisinde yahut da gelin 1'den 21'e kadarki Meclislerde, şu anda, benden evvel konuşanların dakikası kadar denizciliği konuşmamışlardır. Demek ki, biz denizci oluyoruz.

AHMET GÜRYÜZ KETENCİ (İstanbul) - O yola girdik.

MEHMET YILDIRIM (Kastamonu) - Biz, hep denizciyiz zaten.

CENGİZ KAPTANOĞLU (Devamla) - O yola girdik, hep beraber; inşallah, devam edeceğiz, Meclisin sesini de halkımız duyacak. Özlediğimiz nedir; bizim, deniz ticaret odamızda, en son yaptığımız bir beyin fırtınasından çıkan slogan var: "Denizci millet, denizci ülke." Mutluluğum bundan geliyor. Üzüntüm, Sevgili Sayın Bakanıma, bu araştırma önergesinin özelliğini, içeriğini, meselenin anasını, herhalde ben anlatamadım.

Eğer, bunu iyi anlatabilmiş olsaydım, Sayın Bakanım araştırma açılmasını benden önce isterdi; çünkü, denizciliği benden fazla okumuş ve hakikaten, denizciliği önplanda yapmış arkadaşımızdır.

Şimdi, bakın, milletvekili olarak benim canım sıkılıyor ve sizlerin de sıkıldığınızı biliyorum. Sağ olun, bizim Genel Başkanımız çok yoğun çalışıyor diyorsunuz -muhakkak, diğer Genel Başkanımız da öyle diyordur- ama, biz, şu milletvekillerimiz, birey olarak, bizim becerilerimizi ve ihtisas konularımızı, bu ayrı günlerimizde, eğer bizim hükümetimize intikal ettirir, yardımcı olursak ve bu konuları daha detaylı, yerinde görerek önlerine getirirsek, hani, Sayın Başbakanımın dediği gibi, bürokratımız takoz koymaz, o bürokratımızla da diyalog kurulur ve yatırımlar ve yapılacak olanlar çok daha çabuk olur.

Bakın, Sayın Bakanım söyledi; biz o işe talibiz ve Sayın Bakanım, zannediyorum ki, benim konuşmamdan sonra, bu araştırma önergesi kabul edilsin diyecek.

Şimdi, Sayın Bakanım konuşmasının sonunda diyor ki: "Bizim, hükümetimizden ve Yüce Meclisten beklentimiz, çalışmalarımızda bize destek verilmesidir." Bizim araştırma önergemizin bundan başka da gayesi yoktur.

Ne yapacağız biz?.. Ben söyleyeyim; ben, bugüne kadar, çok arkadaşıma, vilayetleri açısından konuyu çok dile getirdim; Sevgili Bakanımın kendisine -bana da çok yol veriyor; onu da açık açık söyleyeyim- ve kendi bürokratlarına, Türkiye denizcilikte unutulmuş veya ben çok acele etmişim, belki, ben bu gündemin içindeyim; mesela, bir kruvaziyer limanın yapılması gereğini, hazır olan limanı getirdiğim zaman, Bodrum'da Bodrum Belediye Başkanına müracaat ettiğim zaman "evet Başkanım, hemen bu hizmeti yapalım." Ne oldu; Sevgili Başbakanımla çok uzun senelerdir -yedi senedir- güya bürokratik engellerin aşılamadığı; ama, Sevgili Bakanım ve Bayındırlık Bakanımızla çok kısa zamanda -üç ayda- hallederek, Ereğli'de temelini attığımız tersane gibi... Biliyorsunuz, Beşiktaşlıyım, 100 üncü yılı kutluyoruz; o gün Galatasaray maçımız vardı; o kadar kısa zaman olmasına rağmen, ben, Ereğli'deki o tersane temeli atıldıktan sonra, Akçakoca yoluyla Karasu'ya gittim ve Sakarya milletvekillerinin hepsine söyledim. Sayın Bakanımla da oluşturduğumuz, gemi inşa sanayiiyle ilgili Genel Müdürümüzle oluşturduğumuz fikri, onlara empoze ediyoruz. Yazık, günahtır, ülkede denizciliğe. Hele, bizim hükümetimiz bundan istisna; ama, öbürleri de istisna; taş üstüne taş koyanın biz elini öperiz; ama, bu önergede, envanter yapalım dedim.

Bakın, barınakların çoğu Karadeniz'dedir. Ben, bir Karadeniz çocuğuyum; ama, barınakların bu kadar yanlış yapıldığını cesaretle söylüyorum ve o kardeşlerime, bütün milletvekili arkadaşlarıma da bunları söylüyorum. Dolayısıyla, benim sunduğum önerge ve dolayısıyla, Ahmet Güryüz Ketenci'nin sunduğu önerge, ne bundan evvelki bakanları veya hükümetleri ne de şimdiki bizlerin Türkiye'de yaptıklarının soruşturması şeklinde ilgilendirmiyor; ama, Türkiye'nin bir şeye ihtiyacı var. Türkiye'de denizcilik sektörünün bir anayasasına ihtiyaç var. Biz dedik ki, Türkiye'de denizcilik sektörünün potansiyeli, envanteri nedir, neler yapabiliriz; bunları bir tespit edelim, hatta, bunları bir kitapçık haline getirelim, bu Meclisin kürsüsünden konuşalım, gerekirse bu kitapları kütüphanemize de koyalım; bizler gelip geçiciyiz; ama, bizden sonra gelenlere de bir ışık tutsun o kitap ve onlara kolaylık sağlasın. Amacımız sırf buydu.

İkincisi, ülkenin denizci bir ülke olmasını istememizin bir sebebi var. Bizlerin aradığı neydi; kaynaktır; ama, Türkiye'nin sürdürülebilir kaynağa ihtiyacı vardır. Görünmeyen muamelelerin içindeki en büyük pay denizciliğindir. Bugün 9 milyar dolar getiremeyiz. Ben filomu ezbere biliyorum, ben bu işle yaşıyorum. Filomuz, bugün, belki Sevgili Bakanımızın notlarında veya sicil bürolarında 9 000 000 ton gözükebilir; maalesef yok. Bugün 6 500 000-7 000 000 tondur; ama, bugün, denizcilik sektörü, bütün böyle olmasına rağmen, kamunun ve özel sektörün gelirleriyle 7 milyar dolar civarlarında getirir. Hükümetimiz bu önlemleri alıyor, onu söylüyorum ve ben size bir kitapçık dağıttım, o kitapçığı hiçbir zaman tek başıma ürettiğimi de iddia etmedim. Çünkü, ben Deniz Ticaret Odasından buraya geldim, oranın onüç sene Başkanlığını yaptım, yirmiiki sene yönetim kurulunda bulundum. Onlarla beraber hazırladığımız o kitapçığa en büyük duyarlılığı Sayın Bakanım göstermiştir ve dolayısıyla bugün -işte, 1 Temmuzları bekleyeceğiz- merhale merhale, inanın, hep birlikte denizcilik sektörünü istediğimiz yere ve o kitapçıkta, hiçbir -onu da bahsettim o gün, hatta Abdulkadir Ateş Bey güldü- finansman istemeden... Çünkü, artık, Türkiye'de denizciliğin önü açılmıştır. Bakın, bugün bile denizcilik sektörü, dünyanın her yerinde 1 500 000 dwt'a kadar petrol gemileri, kimyevî madde gemileri ve diğer gemileri yaptırmakta; ama, Türkiye'den bir kuruş finansman almamaktadır. O kitapçığı zannediyorum atmadınız. Deniz ticaret mecmualarımız size devamlı geliyor. O kitapçığımızın zaten ilk 3 tanesinin müjdesini Sevgili Bakanım verdi. Eğer, beraber, müsteşarlık kanununu ve diğerlerini de çıkardığımız zaman, samimî söylüyorum, iki sene içinde, bugün ne; 2003, 2005 bu tarih, 15 milyar dolar denizden gelir. İnanın, turizmcilere... Turizm, hiç benim konum değil; ama, söyleyeyim, turizme Türkiye'de yapılan destek 2 000 000 000 dolar civarındadır; ama, Türk denizciliğine, bugüne kadar, Türkiye'de, maalesef, 100 000 000 dolar kadar teşvik verilmemiştir; ama, böyle olmasına rağmen, Türkiye'ye bugün 7 000 000 000 dolar getiriyorsa, turizm 12 000 000 000 dolar getiriyorsa, denizcilik sektörüne, iyi niyetle, buğz yapmadan baktığımız zaman, 15 000 000 000 dolar iki sene içinde getirecektir; ama, ne olacaktır; 15 000 000 000 dolardan sonra üstüne getirecektir.

Ufak bir örnek; mesela, denizle ilgili, her hükümet bir şey yapmak istemiştir; ama yeterli olmadığına ve ilgisiz kalındığına bir örnek vereyim; bugün kabotajda... Kabotaj nedir; kendi karasularımızdır, kendi millî sularımızdır; yani, İstanbul'dan Trabzon'a giden vasıta, İstanbul'dan İzmir'e giden vasıta... Maalesef, bir tane yolcu gemimiz yoktur ve denizdeki yük taşımacılığı da yüzde 1'e inmiştir, yok şeklindedir. Dolayısıyla, bizim kabotajımıza alınan tedbirler bizi ihya edecektir. Yunanistan, deniz ticaret filosundan 100 000 000 000 dolar kazanır; yani, kimin fazla kepçesi var, onun karşılığında para kazanır. Bugün, bizim 6 000 000-7 000 000 ton varsa; bu, dünya deniz ticaret filosunun yüzde 1'iyse, biz, oradan, ancak 3 000 000 000 dolar para kazanırız; ama, gelin, taşıtamadığımız yüklere... Gemilerimiz kendi yüklerimizin yüzde 30'unu taşırken, maalesef, yapılan yanlışlıklarla, bugün, bu oran yüzde 18'e inmiştir. Yani, 4 500 000 nüfuslu bir Norveç 18 000 000 000 dolar kazanabiliyorsa, bir Yunanistan dünya ticaret payının üçte 1'ini alabiliyorsa, herhalde, Türkiye'ye, hani bir taraftan 3 000 000 000 dolar alıyorsun, bir taraftan 3 000 000 000 dolar veriyorsun; bu, yakışmaz.

Deniz turizmi çok önemlidir; deniz turizmimizde, ufacık bir hareketle, ufacık bir ilgiyle alınan bu tedbirler, ikiye katlar. Bakın, deniz turizmi dediğim... Ülkemize gelen turistin yüzde 80'i de denize gelir. Bizim coğrafî durumumuzu, bizim kıyılarımızı bir gözönüne getirin...

Gemi inşaat sanayii deyip geçmeyin; bugün, İngiltere'ye, Almanya'ya gemi ihraç ediyoruz. Bugün, bu, Türkiye'nin en sevindirici durumudur. Yüzde 60 kapasiteyle çalışıyoruz, 200 000 000 dolar eder, bunun yüzde 60'ını ihraç ediyoruz; yani, dışarıdaki adam 10 000 000 dolarını yolluyor, burada istihdam yaratıyor, gemi yapılıyor. Böyle bir tablo çizersek, inanıyorum ki, Türkiye'de denizcilik sektörüne, tekstil sektörü gibi, tekstil ihracatı gibi gereken önemi verirsek, bizim bu ihracatımızın yekûnu 100 milyar dolarları bulur; bulmaması mümkün değil. Biz, yat inşaat sanayiinde, mega yatta dünya dördüncüsüyüz; ama, gelin -Bakanım söyledi, inşallah halledeceğiz- bugün, Sabah Gazetesinin yazdığı Hollanda'ya yolladığımız o 600 tane mobilya gibi tekneler, nasıl bir yerde yapılıyor, görseniz, şaşarsınız -bütün milletvekili arkadaşlarımla gidip, dolaşıyorum; Mehmet Denizolgun'u götürdüm, Mustafa Açıkalın'ı götürdüm, gösterdim- ama, insanlar yer istiyor, yer; para da istemiyor. Hollanda'dan, zaten, siparişinin bir kısmı peşin geliyor.

Onun için, benim, tekrar istirhamım -fazla vaktinizi almayayım- bence, gelin, Bakanım; yani, erdemdir... Bizim Sevgili Bakanımız, esasında, denizcilikte, tabiî, işin lokomotifidir; ama, biliyorsunuz, bizim bir de diğer sorunlarımız var. Ahmet Güryüz Ketenci'nin demin dediğine tamamen katılıyorum. Bakın, esasında, Turizm Bakanı da bizim bakanımız, Tarım Bakanı da bizim bakanımız, teşvik uygulamalara baktığı için, gemi inşa ve yat turizmini yakından ilgilendirdiği için, Hazineden sorumlu Devlet Bakanı da bizim bakanımız, gümrüklerden sorumlu Devlet Bakanı da bizim bakanımız, Kürşad Tüzmen, iki türlü bakanımız, hem yüklerle ilgilenir hem de gümrükle ilgilenir, İçişleri Bakanı da bizim bakanımızdır ve dolayısıyla, bakın, denizcilik, böyle bir karmaşa içinde. Tabiî, Sevgili Bakanım, inşallah onu yaparız. İnşallah, hep birlikte, yani, bizim, İktidar Grubu olduğumuz, hükümetin bizde olduğu, bakanlıkların da bizde olduğu bir dönemde, gelin -ben, denizcilik bakanlığı diye ısrar etmeyeceğim; olsaydı, tabiî sevinirdim; ama- en azından Müsteşarlığımızda, yani, bizim Denizcilik Müsteşarlığı içinde, bu bütün birimleri üzerine alan ve tek otoriteyle, bu size anlattığım çok detaylı konuları bir araya getirelim ve başarılı olalım.

Beni dinlediğiniz için çok teşekkür ediyorum. İnşallah, denizcilik sektörü, Türkiye'nin en büyük ihracat, döviz kazandırıcı potansiyelinde sürdürülebilir kaynağı olacağı düşüncesiyle, yine, Sevgili Bakanıma bir hatırlatma daha yapıyorum: Müsaade etsin, biz, bu önergeyi kabul edelim; çünkü -ben onu da demedim- ben, bütün valiliklere yazıları yazdım, belediyelere yazıları yazdım, hepsinden neticelerini aldık; hemen hemen çalışmaları biliyoruz, Denizcilik Müsteşarıyla her gün beraberiz; yani, hiç masraf yapmayacağız, onu da söyleyeyim, tasarruf ilkelerine de uyacağız, masraf yapmayacağız; ama gelin, biz, hep birlikte Türkiye'nin geleceğinin denizcilik anayasasını hazırlayalım. O duygularla, ben, yine önergemizin kabul edilmesi şeklinde oy kullanmanızı rica ediyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Kaptanoğlu.

Şimdi, önerge sahipleri adına, Yalova Milletvekili Sayın Muharrem İnce; buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

Sayın İnce, süreniz 10 dakika.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Öncelikle var olan bir çelişkinin altını çizmek istiyorum. Alt sıralardaki bir önergeyi öne çekmenin ancak bir tane mantığı olabilir. Demek ki, İktidar Partisi Grubumuz bu önergeyi önemli görmüş, kayda değer bulmuş, acil bulmuş; ancak bu gerekçeyle bir önerge alt sıralardan öne geçirilebilir. Demek ki, siz bunu önemli bulmuşsunuz, kayda değer bulmuşsunuz; bunu reddettiğiniz takdirde çelişmiş olursunuz; o zaman neden alt sıralardan öne çektiniz?

Tarımla ilgili böyle yaptınız. Tarımla ilgili önergeyi reddettiniz. O zaman akla şu soru gelir: Tarımın hangi sorununu çözdünüz? 25 000 000 insanın hangi sorununa derman oldunuz?

HALUK İPEK (Ankara) - İnsaf!..

MUHARREM İNCE (Devamla) - Tarımla ilgili önergeyi, gübreyi, mazotu, örgütlenmeyi, buna benzer sorunları çözdünüz de mi reddettiniz?! Daha geçen hafta, yine, esnaflarla ilgili önergeyi reddettiniz.

Bakınız, eğer bir önergeyi öne alıyorsanız, onu desteklemeniz gerekir, onun arkasında durmanız gerekir. Aksi takdirde antidemokratik bir davranış sergilemiş olursunuz.

Çok değerli milletvekilleri, mademki denizcilikten söz ediyoruz, ben, sizlere, denizcilikten bir örnek vermek istiyorum: Pusulanın olmadığı zamanlarda, gemiciler, büyük denizlerde yol alırken, yönlerini kaybettiklerinde, kuşları kullanırlardı. Kuşları salarlardı ve kuşlar, kendi biyolojik mıknatıslarının dünyanın manyetik alanında sapması sonucu yörüngeyi bulurlar, karaya ulaşırlardı ve kaptanlar da, karaya ulaşmak için kuşları takip ederlerdi. Sanki, siz de, biraz, pusulayı kaybetmiş gibisiniz!

AHMET YENİ (Samsun) - Konuya gel, pusulaları karıştırma sen!..

MUHARREM İNCE (Devamla) - Konuya geliyorum.

Eğer yönünüzü bulmak istiyorsanız, şöyle, sahilleri bir gezin, halkı bir dinleyin, bu önergeye destek vermeniz gerektiğini, sanırım, sizler de çok iyi anlayacaksınız.

Sayın Başkan, çok değerli milletvekilleri; ülkemizde yaşanan ekonomik krizlerin aşılmasında lokomotif görevi yapacak bir sektör olarak gördüğüm denizcilik sektörünün sorunlarına dikkat çekmek, kamuoyunun gündemine taşımak ve sorunların çözümüne yönelik, sektörle ilgili bir devlet politikası oluşturulması amacıyla, bir Meclis araştırması komisyonunun kurulmasına ilişkin, imza sahipleri adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Deniz ticareti, her ülkenin sahip olabileceği bir imkân değildir. Bu imkâna sahip olan ülke sayısı sınırlıdır. Türkiye, dünyada her ülkenin sahip olamayacağı, üç tarafı denizle çevrili, İstanbul ve Çanakkale gibi su geçiş yollarına sahip, kıtalararası bir köprü konumunda olan ender ülkelerden biridir. Asya ve Ortadoğu ülkelerinin birçoğu, dünya ticaretine açılmak için, Karadeniz'i ve Boğazlarımızı kullanmak zorundadır. Ege Denizi ve Akdeniz'de bulunan kıyılarımız, dünya deniz ticaretinde söz sahibi olmamızı sağlayabilecek büyük bir fırsattır; fakat, biz bu önemli fırsatı gerektiği gibi değerlendirip, ulusal ekonomimize kazandırma yolunda kalıcı politikalar oluşturamadığımız, bu potansiyeli değerlendiremediğimiz gibi, denizlerimize önem vermediğimiz de, sektörümüzün bugün içinde bulunduğu tabloyla açıkça görülmektedir.

Ülkemizde yaşanan ekonomik krizden çıkılması, büyüme ve istihdamın sağlanması, ülkeye döviz kazandırılması için, denizcilik sektörünün sorunlarına eğilerek, sektörle ilgili sürekli ve kalıcı devlet politikası oluşturulması bir zorunluluk arz etmektedir.

Sektörün ihtiyaç duyduğu düzenlemeler ve destekler sağlanarak, yıllık 300 000 000 000 doları bulan dünya deniz ticaretindeki pastadan bugün almış olduğumuz yüzde 1'lik payı, on yıl içinde yüzde 10 oranına çıkarma hedeflenmeli ve gerekli tedbirler şimdiden alınmalıdır.

Dünya deniz ticaret filosunun, neredeyse yüzde 20'si Yunanistan'a ait olup, Yunanistan, sadece taşımacılıktan, yılda 60 000 000 000 dolar, diğer sektör alanlarıyla birlikte 100 000 000 000 dolarlık gelir elde etmektedir. Buna karşılık, 1996 yılında 11 000 000 dwt'a ulaşan filomuz, bugün yüzde 1 oranıyla 8 000 000 dwt'un altına düşmüş olup, yaklaşık 3 000 000 000 dolarlık bir gelir elde edilmektedir.

Ülkemizin ithal ve ihraç yüklerinin yüzde 31'lik bölümü millî filomuzla taşınırken, geri kalan yüzde 69'luk bölümü yabancı bayraklı filolarla taşınmakta olup, 3 000 000 000 dolarlık navlun taşıma ücreti ülke dışına gitmektedir. Biz ise, bu parayı, dış kaynaklı kredilerden, yüksek maliyetli olarak tedarik ediyoruz.

Millî filomuzun yaş ortalaması 22 olup, uluslararası kurallar nedeniyle, rekabet etme şansı hızla yok olmakta ve filomuz erimektedir. Uygun finansman sağlanarak, filomuzun derhal yenilenmesi ve gençleştirilmesi gerekmektedir.

Kabotaj taşımacılığının canlandırılması için, öncelikle akaryakıtın ucuzlatılması lazımdır. Devlet kuruluşlarıyla uzun vadeli taşıma sözleşmeleri yapılması, filomuzun yenilenmesinin yanı sıra, ekonomik, politik, askerî ve stratejik açıdan önem taşımaktadır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; cumhuriyetle birlikte demir ve denizyollarına öncelik tanınmışken, 1950'li yıllarda ulaştırma politikaları değiştirilerek, karayolu taşımacılığı, pahalı olmasına rağmen teşvik edilmiştir. Diğer ulaşım yollarına göre çok daha ucuz olan denizyolu taşımacılığı ihmal edilmiş ve bu nedenle, ekonomimizin zarara uğradığını söylememiz mümkün olmuştur.

Türkiye'nin liman elleşleme kapasitesi 310 000 000 ton/yıl olup, bu kapasitenin ancak yüzde 50'si kullanılmaktadır. Türkiye'nin kaynak arayışında olduğu bu dönemde, yeni liman yapımı değil, mevcut liman kapasiteleri elden geçirilerek daha verimli ve kullanılabilir duruma getirilmeli; ayrıca, limanlarımızı cazip kılacak iyi hizmet ve uygun fiyat tarifeleri düzenlenerek, limanlarımız, pahalı liman statüsünden çıkarılarak, cazip hale getirilmelidir.

Dünya deniz ticaretinde söz sahibi ülkelerdeki uygulamalar da dikkate alınarak ulaştırma maliyetleri düşürülerek, diğer ülkelerle rekabet edebilme koşullarının oluşturulması gerekmektedir. Bu önlemler alındığı takdirde, deniz taşımacılığımız gelişecek, deniz turizmi ve kruvaziyer turizm gelirlerimiz artacak, transit taşımacılığımız aşama kaydedecektir.

Ülkemiz, deniz turizmi ve deniz kaynaklarından yeterince faydalanamamaktadır. Bu alanda yapılacak altyapı destek ve düzenlemeleriyle, liman ücretlerinin düşürülmesi, marina yatırımlarının tamamlanması, yeni marinaların yapılması, yat turizmi ve su sporlarının desteklenmesi, sörf ve dalış alanlarının hizmete sokulması, ülkemize ciddî anlamda döviz girdisi ve gelir sağlayacaktır.

Denizciliğin ülkelere servet ve uluslararası hizmet olduğu ve diğer taşımacılık sektörlerine göre, daha ucuz olması gerçeği, denizciliği ve özellikle deniz taşımacılığını vazgeçilmez bir sektör yapmaktadır.

Deniz ticaret filomuzun dünya ticaret pastasından daha fazla pay alabilmesi, dışarıya kaynak transferini minimuma indirebilmesi, millî filomuzun gençleştirilip, büyütülebilmesi, yeni istihdam alanları yaratılabilmesi, denizcilik sektörünün geliştirilmesinin bir devlet politikası haline getirilmesi için gerekli tedbirlerin alınması ve yeni politikaların üretilmesi gerekiyor.

Bir konu hakkında politika üretebilmek, o konu hakkında hedef belirlemekten geçmektedir. Eğer hedefler doğru belirlenirse, oluşturulan politikalar o düzeyde gerçekçi, etkin ve başarılı olur. Bu amaçla, ekonomimizin lokomotif sektörlerinden biri olan denizcilik sektöründe, cumhuriyetimizin kuruluşunun 100 üncü yılında, en azından 12 yaş ortalaması, 30 000 000 dwt'u aşan bir Türk ticaret filosu ve sektörde 30 milyar dolar civarında bir gelir hedeflenmelidir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun, tamamlayın efendim.

MUHARREM İNCE (Devamla) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; denizciliğimizin önünün açılması bakımından, denizcilikte yaşanan ve denizciliğin en büyük problemlerinden biri olan görev ve yetki karmaşasının önüne geçilmesi ve faaliyetlerinin verimli ve etkin bir şekilde sürdürülebilmesini sağlayacak bir yapılanma için, bir an önce karar verilerek, ya denizcilik bakanlığının kurulması veya müsteşarlığın gerekli görev, yetki ve sorumlulukla donatılmasını çok gerekli görüyoruz.

Ayrıca, gemi inşa ve yan sanayiinin canlandırılması, gemi yapım ve ihracatında, finansmanla ilgili köprü kredi, orta ve uzun vadeli krediler, off-set uygulamalarının sağlanması, teminat ve ipotek problemlerinin çözümü, gerekirse tersanelerin kullanıcılara satılmasının çözüme kavuşturulması gerekmektedir.

Yine, denizcilikte yatırım ve teşvik tedbirlerinin geliştirilmesi, kamu kurumlarıyla...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Son sözlerinizi alalım Sayın İnce.

MUHARREM İNCE (Devamla) - Bu araştırma komisyonunun kurulmasının, hem sektör açısından hem de ülke ekonomisi açısından gerekli olduğuna inanıyor, sizlerin de aynı duyguları paylaştığını düşünüyor; dünya denizlerinde ve limanlarında Türk Bayrağının daha fazla dalgalanacağı, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün özlemlerinin gerçekleşeceği günlere yelken açma dileğiyle, hepinize saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın İnce.

Erzurum Milletvekili Sayın Mustafa Ilıcalı, buyurun efendim.

Süreniz 10 dakikadır.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygılarımla selamlıyorum. Bir Erzurum Milletvekili olarak bu konuyla alakamın ne olduğunu merak edenler için, ulaştırma dalında çalışan bir öğretim üyesi olduğumu, milletvekili olmadan önce de ulaştırma konularında çok sayıda projede çalıştığımı hatırlatmak istiyorum. Türk denizciliğinin sorunları ve geleceğiyle ilgili alınması gereken tedbirlerle alakalı Meclis araştırması önergesi üzerinde, önerge sahipleri adına söz aldım.

Burada, önce, bir durum tespiti yapmak durumundayız. Tabiî, burada ulaşıma sadece denizcilik olarak bakmamamız gerekir. Ulaşım sistemlerini, bir bütün olarak düşünmek durumundayız; hiçbiri, birbirinin rakibi değildir, biri diğerinin tamamlayıcısıdır.

Üzülerek görüyoruz ki, bugüne kadar, ülkemizde, bir ulaşım politikası oluşturulamadığı ve ulaşım sorunlarını ortadan kaldıracak -bugünkü durumlara getirip, önergelerle işi çözmek için değerli milletvekillerinin gayretine gerek kalmaksızın- kalıcı, uygulanabilir planlar yapılamadığı için, ülkemizdeki ulaşım sorunları, maalesef artarak devam etmiştir; ama, şunu, büyük bir sevinçle belirtmek durumundayım ki, bundan önce, yani, milletvekili olmadan önce yaptığımız bütün toplantılarda yasamaya, yürütmeye çok iş düştüğü halde, bu koordinasyonları bile sağlayamamışken, bugün, ulaştırma dalında çalışan bir kişi olarak, burada sadece ben değil -Sayın Başbakanımız bir denizci oğlu, Sayın Ulaştırma Bakanımız bir denizci, yine bu konuyla ilgili değerli milletvekillerimiz Cengiz Bey, Ahmet Bey- daha birçok milletvekilimiz var.

Değerli milletvekilleri, konuya bilimsel bakmak durumundayız; yani, sadece bir sektörü alıp, tek başına canlandırmak mümkün değildir veyahut da, bir sektörün lehine konuşurken, öbürü aleyhinde de konuşmamamız lazım. Benden önceki konuşmacının, 15 000 kilometrelik yolu eleştirmemesi gerekir; çünkü, bunların hepsi bir bütündür. Ülkemizdeki hangi sisteme bakarsak bakalım, karayolu sistemi de, gelişmiş ülkelere göre, gerek yol ağı uzunluğu açısından gerek geometrik fizikî standartlar açısından kötüdür. Üzülerek söylüyorum, bunların her birinde çok sayıda karanokta vardır. Yine üzülerek belirteyim; işte, birkaç gün önce, Erzurum-Erzincan uluslararası devlet yolu üzerinde bir trafik kazası olmuş, 27 kişi hayatını kaybetmiştir. Her sene, binlerce kişi, trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir.

Peki, biz bunları nasıl çözeceğiz; bunları çözebilmemiz için, bizim bir ulaşım anaplanı hazırlamamız lazım. Bu yeter mi, değerli milletvekilleri; yetmez. Bunun, uygulanabilir olması lazım.

Peki, bu çerçevede baktığımız zaman, acaba, Ulaştırma Bakanlığımız bu konuyla ilgili ne tip çalışma yapıyor; acaba, böyle bir önerge, bu çalışmalara ne kadar katkıda bulunabilir; bu çalışmaların içerisinde de bulunduğum için, size, tarafsız bir şekilde, bunun bir fotoğrafını çıkarmak istiyorum.

Değerli milletvekilleri, 58 inci Hükümet Programımızda olsun, 59 uncu Hükümet Programımızda olsun, ulaşım anaplanının hazırlanmasından bahsedilmiş, demiryollarının yeniden yapılanmasından bahsedilmiş; gerek Sayın Başbakanımız gerek Bakanlarımız, çeşitli toplantılarda, bu konulara önem vermişler ve bunun üzerinde durmuşlardır. Burada bulunan birçok milletvekilinin hatırlayacağı gibi, 1983 yılında Türkiye'de çok kapsamlı bir ulaşım anaplanı hazırlanmış. Bu anaplanın esas amacı, çok özet olarak, karayolundaki payı, deniz ve demiryolundaki paya eşit hale getirmek. Maalesef, plan hedefine ulaşmadan, sistem, karayolu üzerinde gelişmiş; gerek yolcuda gerek yükte, karayolundaki taşımanın payı yüzde 90'ların üzerine çıkmış.

Şimdi, burada, 58 inci hükümetimiz göreve başladığında, Sayın Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım, daha birinci haftasında, hemen, bu ulaşım anaplanıyla ilgili nasıl bir çalışma yapılacağını kararlaştırdı, bizim de bulunduğumuz bir toplantı düzenledi ve size, şunu çok açık, net, samimî olarak belirtmek isterim ki, bu konuyla ilgili olarak, Türkiye'de ne kadar uzman varsa herkesi davet etti, görüşlerini aldı, bir gününü ayırdı; sonuçta, ulaştırma anaplanı stratejisi çalışmasının yapılmasına karar verdi ve Sayın Bakanımızın talimatıyla, bu çalışma, bizim koordinatörlüğümüzde, çok sayıda bilim adamı, ulaştırma dalında çok sayıda yüksek bürokratın katıldığı bir ekiple devam ediyor.

Burada, size, hemen bundan önce hazırlanmış, mayısla ilgili, bir rapor getirdim. Bu rapordan, size -fazla zamanınızı almadan- denizcilikle ilgili ve planın genel gerekçesi, amacıyla ilgili bilgiler vereceğim; ondan sonra, böyle bir araştırma önergesine ihtiyaç olup olmadığına sizler karar vereceksiniz.

Şimdi, bunun gerekçesi, 2001-2005 yıllarını kapsayan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısı oluşturmak üzere, taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir ulaştırma anaplanı hazırlanacağı ve plan döneminde ulaştırma anaplanının öncelikle hazırlanması amacıyla, Ulaştırma Bakanlığının koordinasyonunda, ilgili kuruluşların etkin katılımını sağlamak üzere gerekli düzenlemelerin yapılacağı hükmü yer almış. 58 inci Hükümet Programında da bu konu yer almış ve bu stratejiyi belirlemek için Sayın Bakanımızın talimatıyla başlanan çalışmada ulaştırma anaplanına bir altlık oluşturmak, bu bağlamda, taşıma türleri arasındaki dengesizliği düzeltmeye yönelik önlemlerin gecikmeksizin uygulamaya konulmasına olanak sağlamak, planlanmış ve gündeme getirilmiş yatırımların değerlendirilerek uygunluklarını ve önceliklerini saptamak üzere gerçekleştirilmesi düşünülmüş.

Amaç ve kapsamı da şöyle, özetleyebilirsem... Zamanın bana verdiği imkân ölçüsünde birçok şeyi özetlemeye çalışacağım. Ulaştırma anaplan strateji çalışmasının amacı, günümüzde büyük ölçüde kabul gören, dinamik, esnek ve değişken koşullara göre sürekli biçimde gerekli düzeltmeleri yapmaya olanak verecek bir planlama sürecinin altyapısını oluşturmaktır. Ulaştırma sistemimizin yönetimindeki yetki dağılımına göre, ilgili kuruluşların hem planlama hem de uygulama aşamasında koordinasyon içerisinde bulunmaları zorunludur. Bu durum göz önüne alınarak, belirli aşamalarda karşılıklı görüş alışverişine yönelik toplantılar düzenlenecek, koordinasyon içinde, yönetimi güçleştiren örgütsel yapılanma durumları ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Şimdi, burada uygulanacak metodolojiye gelince. Daha önce belirttiğim gibi, özetliyorum. Metodoloji, çalışmanın amaç ve kapsamına göre esas olarak,

1- Ulaştırma sisteminin bir bütün olarak gelişiminin ana göstergelere göre irdelenmesi suretiyle taşıma türleri arasındaki dengesizliğin kaynağı olan temel sorunların ve bunların çözümüne yönelik amaç, politika, strateji ve ilkelerin saptanması.

2- Ulaştırma türleri bazında mevcut verilerin ayrıntılı analiz ve değerlendirmeleri ve buna göre taşıma türleri arasında sağlanacak türel ayırımının gerçekleştirilmesi için etkili olabilecek parametrelerin belirlenmesi.

3- Taşıma türleri ve ilgili tüm öğelerin ilişkileri ve etkileşimlerinin gözönünde bulundurularak her taşıma türü için yapılaşmış analiz sonuçlarının ulaştırma sistemi içerisinde bütünleştirilmesi.

4- Taşıma türleri arasındaki dengenin sağlanmasına yönelik öneriler geliştirilmesi.

Şimdi, daha fazla uzatmadan, acaba, bu çalışmada, biz, denizcilikle ilgili nelere önem vereceğiz, neleri inceleyeceğiz; bunların ana başlıklarını sizlere arz ediyorum.

Denizyolu ve iç suyollarıyla ilgili yapılması gereken çalışmaların alt başlıkları:

- Fizikî altyapıyla ilgili öneriler,

- Liman, alt ve üstyapıları,

- Tersaneler,

- Deniz ticaret filosunun AB'yle uyumlu yapıya kavuşturulmasının incelenmesi,

- Yatırım yapılacak limanlarla ilgili önerilerin geliştirilmesi,

- Gemi tip ve hatlarının incelenmesi,

- Kabotaj hatları için uygun gemi tipi; tonaj hadleri belirlenerek denizyolu ulaşım potansiyeli; yurtdışı hatları için uygun gemi tip, tonaj hadleri, filo için de uygun olanları yatırım yapılacak gemi tip ve tonajlarının belirlenmesi,

- Kent içi taşımacılıkla ilgili önerilerde bulunulması,

- Limanlarla ilgili öneriler yapılması,

- Ana ve besleyici limanların belirlenmesi,

- Özel amaçlı kamu, yerel yönetim ve özel limanlarla ilgili önerilerin geliştirilmesi,

- Özelleştirme uygulamaları,

- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Limanları,

- Denizcilik İşletmeleri limanları,

- Kabotaj hatları,

- Yurtdışı hatları,

- Eğitim,

- Gemide çalışanlar,

- Tersanede çalışanlar,

- Limanda çalışanlar,

- Denizcilik İşletmelerinde çalışanlar,

- Diğer ulaşım türleriyle entegrasyon,

- Karayolu, demiryolu, boru hatları,

- Kombine taşımacılık,

- Veri toplama,

- Hukukî mevzuatın incelenmesi,

- Avrupa Birliğinin denizcilik politikalarına uyum, taraf olunan uluslararası anlaşmalar ve sözleşmelerle ilgili uyum (limanlarla ilgili tüzük, yönetmelik ve talimatlar),

- Kısa, orta ve uzun vadeli önerilerin yapılması,

- Ulaşım anaplanına temel oluşturacak etkin ve dengeli bir ulaşım için, kısa, orta, uzun sürede yapılması gereken işler konusunda öneriler geliştirilecek.

Başkanım, sürem bitiyor; birkaç dakika daha...

BAŞKAN - Devam edin siz, devam edin.

MUSTAFA ILICALI (Devamla) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; biraz önce anabaşlıklarını arz ettiğim gibi, yapılacak çalışmada konu ayrıntılı bir şekilde incelenecek...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSTAFA ILICALI (Devam) - Ama, sakın, yanlış anlaşılmasını istemem; burada önerge sahibi adına konuşuyorum. Buradaki esas şey nedir; denizciliğin istenen paya yükseltilmesi, denizcilik sektöründeki problemlerin çözülmesi, istenen hedeflere ulaşılması. Bunun için ne yapacağız; bu önergeyle mi bu sonuca gideceğiz, yoksa bu çalışmayı siz değerli milletvekillerimizin de yakından takip etmesini mi sağlayacağız? Bir şekilde, bunun bir sonucunu bulacağız; ama, şuna kesinlikle inanıyorum ki, hükümetimiz, Ulaştırma Bakanlığımız, bugüne kadar yapılmamış olanları yapacak; denizcilik sektörü gerekli payı alacaktır.

Sayın Bakanımın burada çok teferruatlı bilgi verdiği taşımacılıktaki paylarını ortaya koyduğumuzda, işte bir geminin 1 ton başına maliyeti 1 birimse, bunun demiryolunda 6 birim olduğu, karayolunda 166 birim olduğunu hatırlatırsam, ayrıca da İstanbul'un ulaşımıyla da yakından ilgilenmiş, daha önce çalışmış bir kişi olarak, İstanbul'daki şehir içinde de deniz payının eksik olmasındaki birçok şeye Sayın Bakanımızın burada Kabotaj Bayramından önce yapmış olduğu önerileri de gözönüne aldığımızda, özellikle şunun altını çizmek isterim: Bu, pahalı yakıt maliyetiyle ilgili -bizlerin de o zamanki hükümetle çok yakın teması olmasına rağmen- işi çözememiştik; ama, şimdi, çok sevinerek söylüyorum -ki, sizler de mutlaka sevinmişsinizdir- Bakanımızın belirttiği gibi, 1 Temmuza kadar, bu yüzde 70'lik, maliyet içerisinde payı olan ÖTV ve KDV indiriminin bile tercihlerde önemli olacağını göreceksiniz; yani, hükümetimizin alacağı birtakım önlemlerle sektör canlanacak. Kısa, orta, uzun vadede yapılacak çalışmalar için... İşte, kısa vadede yapılacaklara çok güzel bir örnek, bu yakıt indirimi veyahut da yasal düzenlemeler. Birtakım yetki karmaşası var; birçok bakanlığı ilgilendiriyor; bunların tek çatı altında toplanması gibi. Bunlarla beraber, tercihler de önemli rol oynayacak.

Değerli milletvekilleri, ulaşım tercihlerindeki en önemli parametrelerden bir tanesi ücrettir, diğer bir tanesi zamandır. Bu yakıtla ilgili -ki, Sayın Bakanımız, çok sayıda örnek verdi- indirimin sağlanması bile, deniz ulaşımına olan talepleri önemli ölçüde artıracaktır.

Daha fazla sabrınızı zorlamadan, sonuç olarak diyoruz ki, ulaşımın bir bütün içerisinde, gerek demiryolunun gerek denizyolunun arzu edilen seviyeye, gelişmiş ülkelerin aldığı seviyeye ulaştırılması için Meclisimize önemli bir görev düşmektedir. Bugün, İstanbul'dan gelirken, havaalanında rastladığım eski dönem milletvekillerimizden Sayın Ahmet Tan'la tanıştığımızda, 21 inci Dönemde trafik güvenliğiyle ilgili hazırladığı araştırma raporu hakkındaki görüşlerimizi sordu. Ben, hem iktidar adına hem muhalefet adına, ona, biz, bu konularla son derece yakından ilgiliyiz dedim ve yaptığımız çalışmalarla ilgili -burada birkısmını ifade ettiğim- bazı bilgiler verdim; o da son derece memnun ve mutlu oldu.

İşte, diyorum ki, bu konular son derece önemli; ülkemizin gelişmesinde, ekonomisinde de çok önemli katkı sağlayacak. Gelin, iktidarıyla muhalefetiyle hep beraber, bu konulara gerekli önemi verelim, yasal düzenlemeleri en kısa zamanda geçirip, ülkemizin layık olduğu çağdaş ulaşım ağına ulaşmasını sağlayalım.

Hepinize teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Ilıcalı.

Sayın milletvekilleri, Meclis araştırması önergeleri üzerindeki öngörüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi, Meclis araştırması açılıp açılmaması hususunu oylarınıza sunacağım:

Meclis araştırması açılmasını kabul edenler... Kabul etmeyenler... Meclis araştırması açılması kabul edilmemiştir.

Sayın milletvekilleri, birleşime 15 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati : 18.28

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati : 18.48

BAŞKAN : Başkanvekili İsmail ALPTEKİN

KÂTİP ÜYELER : Mehmet DANİŞ (Çanakkale), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 91 inci Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

Çalışmalarımıza kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Sayın milletvekilleri, gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmına geçiyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarı ile Çevre ve Dışişleri Komisyonları raporlarının müzakeresine başlıyoruz.

VII. - KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER

1. - Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Çevre ve Dışişleri Komisyonları raporları (1/436) (S. Sayısı : 87) (1)

BAŞKAN - Komisyon?.. Burada.

Hükümet?.. Burada.

Komisyon raporu, 87 sıra sayıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Tasarının tümü üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Sayın Halil Akyüz; buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

Konuşma süreniz 20 dakika.

CHP GRUBU ADINA HALİL AKYÜZ (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı hakkında bilgi sunmak üzere söz almış bulunuyorum. Bu olanaktan yararlanarak, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu, Dışişleri Komisyonu ve şahsım adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

İnsanoğlu, yaptığı her şeyi beyniyle yapmaktadır. Aslında, yaptığı ve yıktığı her şeyi, aklıyla ya da akılsızlığıyla yaptığını söylemek daha doğru olacaktır. Bir yanda çevremizi düşüncesizce kirletenler, diğer yanda kirlenen çevreyi korumak için uğraşanların varlığı, bunun en güzel örneğini oluşturmaktadır.

Milyonlarca insanın çeşitli yollarla ürettiği atıklar nehirlerimize akıyor; koyu yeşil akan nehirlerimiz ise, geçtikleri yerlerle birlikte, ulaştıkları denizlerimizi de kirletiyorlar. Maalesef, sorumsuzca başvurulan yöntemlerle, canlı türlerini, suyun berraklığını ve havanın solunabilirliğini her geçen gün yitirmekteyiz. Bu yüzden, kirlenen ve dengesi bozulan denizlerimizi bir an önce temizleyip, ekolojik dengelerine kavuşturmalıyız.

(1) 87 S.Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.

Bizim de en çok kirlettiğimiz denizlerimizden biri olan Karadeniz, Türkiye'yi çevreleyen dört ayrı su kütlesi arasında kimyasal yapısı, fiziksel özellikleri ve biyolojik içeriği açısından en ilginç olanıdır. Kendisine bağlantılı olan diğer deniz bölümleriyle 461 587 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Ülkemizi çevreleyen denizler içerisinde ortalama derinliği açısından en derin su havzasıdır. En derin yeri, Sinop'un açıklarında, 2 234 metreyi bulmaktadır.

Karadeniz, yapısal olarak iki tabaka halinde bulunur. Bu tabakalaşma, yoğunluk ve sıcaklık farkından ileri gelir. Üst tabaka oksijen açısından zengin iken, alt tabaka tamamen anoksittir. Karadeniz'de, 200 metreden sonraki derinliklerde, hidrojensülfür gazının varlığı nedeniyle, canlıların yaşamalarına olanak yoktur. Genel bir yaklaşımla, derinlik itibariyle, Karadeniz'in 1/10'unda yaşam vardır, kalan 9/10'luk kısmında ise yaşam yoktur denilebilir. Hidrojensülfürlü bu derinliklerde, sadece sülfo bakteriler mevcuttur. Bu 200 metre derinliğe kadar olan bölgenin de ilk 100 metrelik bölümü, canlılar için yaşanılabilir en olumlu ortamı oluşturmaktadır; yani, Karadeniz'in verimliliğinin temelini sığ sular oluşturmaktadır.

Birçok ülkenin atıklarıyla kirlenen Karadeniz, dünyanın en fazla hasara uğratılmış denizlerinden biridir. Karadeniz'in kıyısında 6 ülke olmasına karşın, nehirler -Tuna, Don, Dinyeper gibi- ve diğer su yollarıyla gelen 21 ülkenin kentsel ve sanayi atıkları buraya akmaktadır. Örneğin, Tuna Nehri, Romanya'dan Karadeniz'e ulaştığında, yılda yaklaşık 60 ton cıva, 1 000 ton krom, 4 500 ton kurşun ve 50 000 ton petrol boşaltmaktadır. Dünyanın kullanımında olan yerleşim yerlerinden denize dökülen çöpler ve kıyısı olan ülkelerin yeterli denetimde bulunmaması sonucunda, birçok radyoaktif, kimyasal ve zehirli atıkların dökülmesiyle, Karadeniz kirletilmektedir. Karadeniz, bu şekilde bir deşarj ortamı olarak kullanılmaya devam edilirse, kirlenmenin ilk etkileri, öncelikle yüzey sularında, yani, oksijence zengin sularda görülecektir. Giderek kimyasal dengenin bozulmasıyla, anaerobik sularda bulunan hidrojensülfürün gaz fazına geçme olasılığı artacak ve atmosfere karışan hidrojensülfür, çok önemli bir çevre kirliliği yaratacaktır. Kısacası, günümüzde, Karadeniz'in su ürünlerinde düşüşle gösterdiği kirlenme, özümseme kapasitesinin aşılması durumunda, içindeki kimyasal ürünleri çevreye salarak kirliliği küresel bir boyuta ulaştıracaktır.

Karadeniz'in kirlenmesi, hem ülke ticarî balık avcılığını etkilemekte hem de akıntı yoluyla iç denizimiz olan Marmara Denizinin kirlenmesine yol açmaktadır. Karadeniz'deki bilinçsiz, kontrolsüz avlanma ve artan deniz kirliliğinin bir sonucu olarak, geçmişte bu denizimizde var olan 23 ticarî balık türünden günümüze sadece 5 tür kalmıştır. Ayrıca, aşırı avlanmadan dolayı, 1980'li yıllarda 800 000 ton olan balık potansiyeli, bugün 100 000 tona kadar düşmüş bulunmaktadır.

Görüldüğü üzere, bu kirlenme, öncelikle, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin ortak bir sorunudur. Bu nedenle, Karadeniz çevresini korumak üzere, Karadeniz'e kıyısı olan 6 ülke (Türkiye, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna) 1992 yılında Bükreş Anlaşmasına imza atmışlardır. Sözleşme, 15 Ocak 1994 itibariyle yürürlüğe girmiş bulunmaktadır.

Bu sözleşme, Karadeniz havzasının çeşitli kaynaklardan gelen kirlenmeye karşı korunması için temel hususları düzenleyen 30 maddeden oluşmaktadır. Kirliliğin denetim altına alınması için gereken ayrıntılı hükümlere, sözleşmeye ek 3 protokolde yer verilmiştir. Bu protokoller şunlardır:

1- Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Protokol.

2- Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Öteki Maddelerle Kirlenmesine Karşı Mücadelede Acil Durumlarda İşbirliği Yapılmasına İlişkin Protokol.

3- Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalar Nedeniyle Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Protokol.

Bükreş Sözleşmesiyle aynı zaman ve yerde imzaya açılan bu üç protokol sözleşmenin ayrılmaz birer parçasını meydana getirmektedir. Sözleşmenin temel amaçları: Karadeniz ekonomisinin geri kazanımını sağlamak ve doğal kaynaklarını iyileştirmek; Karadeniz'in deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek, doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımını ve kıyı alanlarında çevre dostu insan faaliyetlerinin teşvik edilmesini sağlayan yasal araçların geliştirilmesini sağlamak; biyolojik çeşitliliğin korunması ve ekosistem fonksiyonlarının sürdürülmesi ve yenilenmesini sağlamak; Karadeniz su kalitesini, deniz ve kıyı ekosistemini iyileştirmek; bölgede sürdürülebilir kalkınma sağlamak ve Karadeniz deniz çevresini ve canlı kaynaklarını Karadeniz ülkeleri tarafından ortak bir çabayla korumaktır. Fakat, her ne kadar Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler kendi ulusal önlemlerini alsalar da, Karadeniz'e akarsu bağlantısı olan ve ayrıca su yollarıyla ulaşım, ticaret yapan bütün ülkelerin kirliliğin önlenmesine yönelik iştirakleri sağlanamazsa, bu kirliliğin önlenmesi mümkün olmayacaktır. Sözleşmeye taraf ülkelerin çevre bakanları, Nisan 1993'te, Odesa'da doğal kaynakların rasyonel yönetimi ve iyileştirilmesi için kısa, orta ve uzun vadeli çevresel hedefleri içeren bir deklarasyon imzalamışlardır. Bu sözleşme ve deklarasyon çerçevesinde, küresel çevre imkânı, Karadeniz'in çevresel yönetimi ve korunması programı başlatılmıştır. Bu program çerçevesinde organizasyon kurumsal yapının geliştirilmesi, kirlilik izleme, acil müdahale, biyoçeşitlilik ve kıyı yönetimi gibi alanlarda birçok ulusal ve uluslararası çalışma gerçekleştirmiştir. Bu çalışmaların neticesinde, 30-31 Ekim 1996 tarihlerinde, İstanbul'da düzenlenen bakanlar konferansında, Karadeniz'in Rehabilitasyonu ve Korunması İçin Stratejik Eylem Planı kabul edilmiştir. Bu plan, kirliliği azaltmaya, canlı kaynakların yönetimini iyileştirmeye ve insanî gelişmeyi, çevreye zarar vermeyecek şekilde teşvik etmeye yönelik tedbirleri ortaya koyan 59 adet taahhüt içermektedir; ayrıca, çevresel iyileştirme projelerinin finansmanına yönelik adımlar atılmaktadır.

Bükreş Sözleşmesi ve eki protokolleri ile stratejik eylem planı hükümleri çerçevesindeki çalışmalar, Karadeniz kıyı devletlerinin ulusal düzeydeki uygulamaları ve bölgesel düzeydeki ortak eylemleri, bölgesel ve uluslararası birçok kuruluşla işbirliği halinde devam etmektedir.

Bükreş Sözleşmesinin teknik yükümlülüklerinin yerine getirilebilmesi için, Karadeniz çevre programı kapsamında, stratejik eylem planının hükümleri çerçevesinde kurulan faaliyet merkezleri ve bunlara bağlı danışma grupları, âkit taraf ülkelerinde yürütülmektedir. Karadeniz Komisyonuna bağlı mevcut 6 faaliyet merkezi bulunmaktadır; her bir faaliyet merkezi, bir âkit ülke tarafından yürütülmektedir. Bu kapsamda, kara kökenli kirleticilerin kontrolü faaliyet merkezinin çalışmaları Türkiye, denizciliğin çevresel güvenlik yönleri faaliyet merkezinin çalışmaları Bulgaristan, kirliliğin izlenmesi ve değerlendirilmesi faaliyet merkezinin çalışmaları Ukrayna, entegre kıyı alanları yönetim faaliyet merkezinin çalışmaları Rusya, biyolojik çeşitliliğin korunması faaliyet merkezinin çalışmaları Gürcistan, balıkçılık diğer deniz canlıları faaliyet merkezinin çalışmaları Romanya tarafından koordine edilmektedir. Söz konusu faaliyet merkezleri tarafından koordine edilen danışma gruplarının amacı ise, Komisyona, Karadeniz Stratejik Eylem Planının ve Bükreş Sözleşmesinin uygulanması açısından büyük önem taşıyan bilgileri sağlamak ve tavsiyelerde bulunmaktır. Sözleşme ve protokollerin amaçlarına ulaşabilmesi için, sözleşmenin 17 nci maddesi uyarınca, gerekli çalışmaların yürütülmesinde koordinasyonu sağlaması için Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu oluşturulmuştur. Her âkit taraf, komisyonda bir temsilciyle temsil edilmekte olup, komisyon başkanlığı, taraf ülkelerce, bir yıl süreyle dönüşümlü olarak üstlenilmektedir. İstanbul'da, yerleşik komisyona,sekreteryanın kurulması için, Karadeniz Komisyonu ve ev sahibi ülke olan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında Merkez Anlaşması, 28 Nisan 2000 tarihinde imzalanmıştır. Türkiye, sekreteryanın ilk üç yıllık işletme masraflarının yüzde 40'ını karşılamayı üstlenmiş olup, geriye kalan yüzde 60'lık bölüm ise, diğer akit taraflarca karşılanacaktır.

Sayın milletvekilleri, bu anlaşmaya göre, hükümet, komisyona, kira bedelsiz ve süresiz olarak uygun bir kançılarya temin edecektir. Gerekli durumlarda komisyonun ilave kançılarya edinmesini ve kiralamasını kolaylaştırmayı üstlenecektir. Komisyon kançılaryası dokunulmazlığa sahip olacaktır.

Bu anlaşma, saklayıcı devletin, Türkiye Cumhuriyeti hükümetinden anlaşmanın ulusal mevzuata uygun olarak onaylanmış bulunduğu hususunda yazılı bilgi aldığı günün ertesi günü yürürlüğe girecek ve yönetim merkezinin yeri İstanbul'da olduğu sürece yürürlükte kalacaktır.

Komisyonun yönetim merkezinin Türkiye Cumhuriyeti ülkesi dışına taşınması halinde, bu anlaşma, komisyon mal varlığının taşınması ve elden çıkarılması için gerekli olan makul bir sürenin sonunda âkit tarafların kararıyla sona erdirilecektir.

Merkez Anlaşmasının onaylanmasıyla, sekreteryanın İstanbul'da faaliyete başlaması, Türkiye'nin uluslararası etkinliğine katkı teşkil edecek, Karadeniz'in kirliliğe karşı korunması için uluslararası fonlardan istifade edebilmesini sağlayacaktır. Karadeniz'de en uzun kıyılara sahip ülkemiz için, bu denizin kirlenmesinin önlenmesi büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşmasının onaylanmasına olumlu oy kullanacağımızı bildirir, Büyük Meclisin değerli üyelerini saygıyla selamlarım. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Akyüz.

Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına, Şanlıurfa Milletvekili Sayın Müfit Yetkin; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakika.

AK PARTİ GRUBU ADINA ABDURRAHMAN MÜFİT YETKİN (Şanlıurfa) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı hakkında, AK Parti Grubu adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Karadeniz ekosisteminin geri kazanımını sağlamak ve doğal kaynaklarını iyileştirmek; Karadeniz'in deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek; doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımını ve kıyı alanlarında çevre dostu insan faaliyetlerinin teşvik edilmesini sağlayan yasal araçların geliştirilmesini sağlamak; bölgesel ve ulusal düzeylerde sektörlerarası etkileşimi başlatmak, biyolojik çeşitliliğin korunması ve ekosistem fonksiyonlarının sürdürülebilmesi ve yenilenmesini sağlamak; aşırı avlanma, kirlenme ve doğal olmayan türlerin yerleşimi gibi tehditlerin devam etmesini ve deniz yaşamına ve yaşam kaynaklarına zarar vermesini önlemek amacıyla, çevrenin korunması ve iyileştirilmesi alanında Karadeniz havzasında sürdürülebilir kalkınma için işbirliği yapmak ve Karadeniz kaynaklarının yoğun kullanımından dolayı su kalitesinin bozulmasına, biyolojik çeşitliliğin azalmasına engel olmak; Karadeniz su kalitesini, deniz ve kıyı ekosistemini iyileştirmek, bölgede sürdürülebilir kalkınma sağlamak ve Karadeniz deniz çevresini ve canlı kaynaklarını Karadeniz ülkeleri tarafından ortak bir çabayla korumak amacıyla, Karadeniz'e kıyısı olan Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Türkiye'nin çabalarıyla, Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi, yani, Bükreş Sözleşmesi ve eki protokollerden Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokol, Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol, Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalar Nedeniyle Kirlenmesine Karşı Protokol, 21 Nisan 1992 tarihinde Bükreş'te, Karadeniz'e kıyısı bulunan Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna tarafından imzalanarak, 15 Ocak 1994 tarihli Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmeye taraf ülkelerin çevre bakanları veya çevreden sorumlu bakanları, Nisan 1993'te, Odessa'da, doğal kaynakların rasyonel yönetimi ve iyileştirilmesi için kısa, orta ve uzun vadeli çevresel hedefleri içeren bir deklarasyon imzalamışlardır. Bu sözleşme ve deklarasyon çerçevesinde, GEF diye anılan, Küresel Çevre İmkânı Kaynaklı Karadeniz'in Çevresel Yönetimi ve Korunması Programı başlatılmış ve bu program çerçevesinde, organizasyon, kurumsal yapının geliştirilmesi, kirlilik izleme, acil müdahale, biyo çeşitlilik ve kıyı yönetimi gibi alanlarda birçok ulusal ve uluslararası çalışma gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmaların neticesinde, 30-31 Ekim 1996 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen Bakanlar Konferansında, Karadeniz'in Rehabilitasyonu ve Korunması İçin Stratejik Eylem Planı kabul edilmiştir.

Diğer taraftan, Bükreş sözleşmesine âkit 6 Karadeniz ülkesi, Karadeniz çevresinin rehabilitasyonu, korunması ve Karadeniz bölgesinde sürdürülebilir bir kalkınma sağlanması amacıyla bölgesel strateji belirleyen Karadeniz'in Korunması ve Rehabilitasyonuna İlişkin Stratejik Eylem Planını 31 Ekim 1996 tarihinde İstanbul'da kabul ederek, Bükreş Sözleşmesi ve eki protokollerinde de yer alan taahhütlerini eyleme dönüştüreceklerini bir kez daha teyit etmişlerdir. Bu plan, kirliliği azaltmaya, canlı kaynakların yönetimini iyileştirmeye ve insanî gelişmeyi çevreye zarar vermeyecek şekilde teşvik etmeye yönelik tedbirleri ortaya koyan 59 adet taahhüt içermektedir ve çevresel iyileştirme projelerinin finansmanına yönelik adımlar atılmaktadır.

Değerli milletvekilleri, Bükreş Sözleşmesi ve eki protokolleri ile Stratejik Eylem Planı hükümleri çerçevesinde, Karadeniz Bölgesinde doğal kaynakların yoğun kullanımından dolayı su kalitesinin bozulmasına ve biyolojik çeşitlilik ile peyzaj değerlerinin azalmasına ve tahrip edilmesine engel olmak; Karadeniz su kalitesini, deniz ve kıyı ekosistemini iyileştirmek ve bölgede sürdürülebilir bir kalkınma sağlamak amacıyla çalışmalar, Karadeniz kıyı devletlerinin ulusal düzeydeki uygulamaları ve bölgesel düzeydeki ortak eylemleri ile Küresel Çevre İmkânı, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, Birleşmiş Milletler Çevre Programı, Dünya Bankası, Avrupa Komisyonu ve Uluslararası Denizcilik Örgütü gibi bölgesel ve uluslararası kuruluşlarla işbirliği halinde devam etmektedir.

Diğer taraftan, Karadeniz ekosisteminin korunması çalışmalarını uygulanabilir bir sistem çerçevesinde geliştirmek ve gerekli çalışmaları Bükreş Sözleşmesi uyarınca yapmak amacıyla, Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Daimî Sekreteryası, âkit tarafların icra organı niteliğinde her bir Karadeniz'e kıyıdaş ülkeden bir temsilcinin yer aldığı Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonuna destek sağlamak üzere kurulmuş olup, Karadeniz ülkeleri arasındaki koordinasyon Daimî Sekreterya tarafından yürütülmektedir. Türkiye, Karadeniz Komisyonuna ve Daimi Sekreteryaya evsahipliği yapmaktadır.

Bükreş Sözleşmesinin teknik yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için, Karadeniz Çevre Programı kapsamında Stratejik Eylem Planı hükümleri çerçevesinde kurulan faaliyet merkezleri ve bunlara bağlı danışmn grupları âkit taraf ülkelerinde yürütülmektedir.

Karadeniz Komisyonuna bağlı olarak, mevcut 6 faaliyet merkezi bulunmaktadır. Her bir faaliyet merkezi, bir âkit ülke tarafından yürütülmektedir. Bu kapsamda, kara kökenli kirleticilerin kontrolü faaliyet merkezinin çalışmaları ülkemiz tarafından, denizciliğin çevresel güvenlik yönleri faaliyet merkezinin çalışmaları Bulgaristan tarafından, kirliliğin izlenmesi ve değerlendirilmesi faaliyet merkezinin çalışmaları Ukrayna tarafından, entegre kıyı alanları yönetimi faaliyet merkezinin çalışmaları Rusya tarafından, biyolojik çeşitliliğin korunması faaliyet merkezinin çalışmaları Gürcistan tarafından, balıkçılık ve diğer deniz canlıları faaliyet merkezinin çalışmaları Romanya tarafından koordine edilmektedir.

Söz konusu faaliyet merkezleri tarafından koordine edilen danışma grupları, âkit tarafların temsilcilerinden oluşmaktadır. Bahsettiğim danışma grupları dışında, sekreterya bünyesinde yer alan ve veritabanı oluşturulması amacıyla bilgi ve veri değişimi danışma grubu ve su çerçeve direktifi danışma grubu, aktif bir şekilde çalışmalarını sürdürmektedir.

Bükreş Sözleşmesi uyarınca her ülkenin üst düzey bir yöneticisi (müsteşar veya müsteşar yardımcısı) Karadeniz Sekreteryası tarafından gerçekleştirilen ve yılda en az bir defa yapılan komisyonerler toplantısında ülkesini temsil etmektedir. Komisyonerler toplantısında, danışma gruplarının yıl içinde yaptıkları çalışmalar, sözleşme ve protokollerde yapılması düşünülen değişiklikler ve Karadeniz Sekreteryasının yıllık bütçesi görüşülmektedir. Bugüne kadar, Karadeniz Sekreteryasının yıllık bütçesinin yüzde 40'ı ülkemiz tarafından, geri kalan kısmı ise, sözleşmeye taraf olan diğer ülkeler tarafından ödenmektedir.

Türkiye, ayrıca, Karadeniz deniz çevresinin ve doğal kaynaklarının korunması çabalarında, Bükreş Sözleşmesinin hazırlanması çalışmalarına başlandığı yıllardan bu yana, öncü devlet kimliğini daima korumuştur.

Değerli milletvekilleri, bu kapsamda, stratejik eylem planının revize edilmiş zaman dilimini uygulaması hususundaki ülke çabalarını yoğunlaştırmak, Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu ile Daimî Sekreteryası ve yapısındaki diğer birimlerin işleyişini desteklemek ve komisyonun kapasitesini ve etkinliğini artırmasına destek vermek, Nisan 1992'de gerçekleştirilen Bükreş Konferansının kararlarınca oluşturulan komisyonun faaliyet merkezlerini ulusal düzeyde desteklemek, Karadeniz'in iyileştirilmesi için Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı Küresel Çevre İmkânı Projesinin uygulanmasına aktif olarak katılmak, Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu çerçevesinde veri toplama ve veri yönetimi sürecini geliştirmek ve kıyı ülkelerinin ilgili otoriteleri ve kurumları ile komisyon arasında düzenli bilgi ve veri akışı oluşturmak ve acilen bölgesel çevre izleme aktivitelerini başlatmak; çevre yönetimi, ekonomik çevre araçlarının tanıtılması ve yoğun kullanımı, kaynağı belli olmayan kirlilik kontrolü ve çevre yönetiminde sektörel entegrasyon gibi öncelikli önemi olan alanlarda ulusal ve bölgesel düzeydeki çalışmaları güçlendirmek; Tuna Nehrinin korunması, Uluslararası Komisyon ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu arasında imzalanan mutabakat muhtırasının faaliyet alanını genişletmek, ileriye yönelik geliştirmek ve uygulamak; bölgedeki öncelikli çevre projelerinin uygulanmasını hızlandırmak ve bölge düzeyinde koordinasyon için önemli bir araç olan, yeni kurulan DABLAS Gücünü desteklemek; Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi ve diğer mevcut bölgesel araçların amaçlarını paylaşarak, tüm ülkelerle ve organizasyonlarla işbirliği yapmak ve Karadeniz'in çevre durumunu geliştirmek ve çabaları tamamlamak, hem Karadeniz Bölgesinin çevresinin iyileştirilmesi, 1960'lı yıllardaki su kalitesine ulaşılması ve hem de, Türkiye'nin öncü kimliğini devam ettirebilmesi ve bölgesel düzeyde taahhütlerini yerine getirebilmesi açısından çok önemli ve çok büyük önem arz etmektedir.

Bu anlaşmanın onaylanması için AK Parti olarak kabul oyu vereceğiz.

Bu vesileyle, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Yetkin.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi, maddelere geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum:

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE KARADENİZİN KİRLİLİĞE KARŞI

KORUNMASI KOMİSYONU ARASINDA MERKEZ ANLAŞMASININ

ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1. - 28 Nisan 2000 tarihinde İstanbul'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadenizin Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteği?.. Yok.

1 inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2. - Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteği?.. Yok.

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

3 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 3. - Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteği?.. Yok.

3 üncü maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, tasarının tümü açıkoylamaya tabidir.

Açıkoylamanın şekli hakkında Genel Kurulun kararını alacağım.

Açıkoylamanın elektronik oylama cihazıyla yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Oylama için 3 dakika süre vereceğim. Bu süre içerisinde sisteme giremeyen üyelerin teknik personelden yardım istemelerini, bu yardıma rağmen de sisteme giremeyen üyelerin, oy pusulalarını, oylama için öngörülen 3 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu Arasında Merkez Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısının açıkoylama sonucunu açıklıyorum:

Kullanılan oy sayısı : 189

Kabul : 189

Böylece, kanun tasarısı kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır; hayırlı olsun. (1)

Sayın milletvekilleri, Uydular Aracılığı ile Haberleşme Uluslararası Teşkilatı Anlaşmasının ve İşletme Anlaşmasında Yapılan Değişikliğin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ile Dışişleri Komisyonları raporlarının görüşülmesine başlıyoruz.

(1) Açıkoylama kesin sonuçlarını gösteren tablo tutanağın sonuna eklidir.

2. - Uydular Aracılığı ile Haberleşme Uluslararası Teşkilâtı (INTELSAT) Anlaşmasının ve İşletme Anlaşmasında Yapılan Değişikliğin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ile Dışişleri Komisyonları raporları (1/462) (S. Sayısı : 114) (1)

BAŞKAN - Komisyon?.. Hazır.

Hükümet?.. Hazır.

Komisyon raporu, 114 sıra sayısıyla bastırılıp, dağıtılmıştır.

Tasarının tümü üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz isteyen İstanbul Milletvekili Sayın Halil Akyüz; buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakikadır.

CHP GRUBU ADINA HALİL AKYÜZ (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Uydular Aracılığı ile Haberleşme Uluslararası Teşkilatı (INTELSAT) Anlaşması ve İşletme Anlaşmasında yapılan değişiklikler hakkında bilgi sunmak üzere, söz almış bulunuyorum; bu olanaktan yararlanarak, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu, Dışişleri Komisyonu ve şahsım adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye Büyük Millet Meclisinin onayına sunulan INTELSAT Anlaşması ve İşletme Anlaşmasında yapılan değişiklikler, teşkilatın 2001 yılında özelleştirilmesi sonucu, daha önce tamamen hükümetlerarası bir statüde bulunan INTELSAT'ın, yeniden yapılanması ve bu maksatla hazırlanan yeni anlaşmanın üye ülkelerin onaylarına sunulmasıyla ilgilidir.

Dünya telekomünikasyon alanında gözlenen teknolojik ilerlemenin yanı sıra, özellikle, gelişmiş ülkelerde liberalizasyona, serbest piyasa ekonomisi ve rekabete dayalı hizmet anlayışının gereği olarak ortaya çıkan yeni mevzuat arayışları tüm dünyada telekomünikasyon alanında yeni değişiklikleri beraberinde getirmiştir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; INTELSAT 1964 yılında kurulmuştur; bir yıl sonra, 1965 yılında INTELSAT'ın ilk uydusu hizmet vermeye başlamış ve böylece, kıtalararası kamu haberleşmesinde uydulardan yararlanılmaya başlanılmıştır. 1960'lı yıllarda hemen hemen her ülkede telekomünikasyon hizmetleri devlet tekeli altındaydı ve hizmetin özel sektör aracılığıyla verilmesi diye bir düşünce henüz olgunlaşmamıştı. Bu düşünce, daha ziyade 1990'lı yıllardan sonra oluşmuş ve devlet kuruluşlarının yanı sıra özel şirketlere, kısıtlı da olsa, telekomünikasyon servisleri verme yetkisi tanınarak, bir ülkede birden fazla sayıda özel telekomünikasyon kuruluşları hizmet vermeye başlamıştır. Buradaki temel ilke, adil rekabete dayalı bir mevzuat çerçevesinde daha kaliteli servisin daha ucuz olarak kullanıcılara sağlanması olup, bu uygulama, öncelikle gelişmiş ülkelerde süratle yaygınlaşmıştır; ancak, yeni mevzuat değişiklikleri, INTELSAT'ın hükümetlerarası bir statüde bulunması dolayısıyla sahip olduğu Gelir Vergisi, Emlak Vergisi, diplomatik ayrıcalık ve bağışıklıklar yüzünden bir avantaj yaratıyor olsa da, ticarî faaliyetlerde pazar şartlarına uyum ve çabuk karar alma hususlarında dezavantajlı bir durum ortaya çıkarmaktaydı; özel kuruluşlar, INTELSAT'ın sahip olduğu avantajların haksızlık ve adil rekabete aykırı olduğunu belirterek tepki göstermişler ve INTELSAT'ın diğer şirketlerle aynı mevzuat içerisinde faaliyet göstermesini talep etmişlerdir. Hükümetlerarası statünün INTELSAT'a sağladığı avantajların yanı sıra, bu statünün ticarî faaliyetlerde serbest piyasa konularına uyum sağlama ve stratejik kararların kısa sürede ve

(1) 114 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.

zamanında alınmasında olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Ticarî firmalar, gerekli kararları vakit geçirmeden uygulamaya sokarken; INTELSAT, yönetim yapısı yüzünden, çeşitli zorluklarla karşılaşmıştır. INTELSAT'ın, bu statüyle, geleceğinin tehlikeye gireceği anlaşıldığından, özelleşme ve yeniden yapılanma süreci başlatılmış ve hükümetlerarası bir teşkilatın özelleşmesi, daha önce örneği bulunmayan bir uygulama olduğundan, son beş-altı yıldır bu konuda yoğun çalışmalar yapılmış; özelleşme hususunda mutabakata varılırken, bunun nasıl olacağı hakkında bir karara varılması kolay olmamıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulan değişiklik uyarınca, INTELSAT'ın, hükümetlerarası statüsü devam ettirilmekle beraber, ticarî faaliyetlerde teşkilatın en yüksek karar organı olmak durumundan çıkarılmış olduğu ve ticarî faaliyetlerin, kurulacak bir şirket aracılığıyla devam ettirilmesi kabul edilmiştir. Özelleşmenin yürürlüğe girdiği 18 Temmuz 2001 tarihi itibariyle ticarî faaliyetine başlayan INTELSAT Limitet Şirketine, INTELSAT'ın tüm varlığı, hak ve sorumlulukları devredilmiş ve INLTELSAT İşletme Anlaşmasına taraf olan kuruluşlar bu şirketin ilk hissedarları olmuşlardır. Şirket, ticarî faaliyetlerini kendi yönetim kurulu kararlarıyla yönlendirirken, INTELSAT ile üye ülkeler arasında daha önceden imzalanan uzun dönemli anlaşmalara da uymak zorunluluğu bulunmaktadır. Şirketin, bu anlaşmalara itibar etmesi ve belirlenen temel prensiplere uymasının denetimi ve sağlanması hükümetlerarası organın yetkisi ve görevleri arasındadır.

İsmi "Uydular Aracılığı ile Haberleşme Uluslararası Teşkilatı" olarak aynen kalmakla birlikte, teşkilatın yeni logosu ITSO olarak kabul edilmiştir. Teşkilatın ana amacının INTELSAT Limitet Şirketiyle yapılan kamu hizmetleri anlaşmasıyla, şirketin, ticarî temele dayalı olarak, uluslararası kamu hizmetlerini, tüm dünyayı kapsayan küresel bir uydu sisteminin devam ettirilmesi, uydu sisteminden başka haberleşme imkânı olmayan müşterilere hizmet sağlanması ve şirketin, uydu sisteminden ayrıcalık yapılmaksızın, hizmet vermesinin temin edilmesine yönelik temel prensiplerin uygulanmasını temin etmek olduğu anlaşılmaktadır.

Ülkemiz, Avrupa'nın en geniş topraklara sahip ülkelerinden biridir. Coğrafî koşullarının, iklim ve arazi yapısının çok değişik olması nedeniyle, tüm yurt sathına haberleşme hizmetlerinin götürülmesinde çeşitli zorluklarla karşılaşıldığı hepimizin bildiği bir gerçektir. Ülkemizin konumu, ulusal güvenliği ve diğer tüm sektörler için haberleşmenin önemi ele alındığında, telekomünikasyon alanında, mevcut ve gelecekteki teknolojik olanaklardan yararlanılarak kaliteli ve güvenli bir haberleşme sistemini yaratmak zorundayız. Bu, aynı zamanda, ülkemizin, ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarındaki başarıları için de zorunluluk arz etmektedir.

Bunun bilincinde olarak, Türkiye, 1968 yılında INTELSAT'a, 1977 yılında Uydular Aracılığı ile Haberleşme Avrupa Teşkilatına, 1978 yılında Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Uluslararası Teşkilatına üye olmak için başvurmuştur. Ülkemiz, sadece üye olmakla kalmamış, 1979 yılında INTELSAT, 1985 yılında EUTELSAT ve 1989 yılında da INMARSAT uydu sistemlerinde çalışan yer istasyonlarını hizmete vererek, gerek ülkemizden uzakta bulunan ülkelerle yapılacak kıtalararası kamu haberleşmesi ve gerekse denizlerdeki taşıtlarla kara arasında otomatik haberleşmenin sağlanması yolunda hizmet sağlayan dünyanın sayılı aktif ülkeleri arasında yer almıştır.

INTELSAT Anlaşması ve İşletme Anlaşmasının 1973 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanmasını müteakiben, ülkemiz, INTELSAT'ın tam üyeliğine kavuşmuştur. INTELSAT uydu sisteminde çalışmamız, halen Türk Telekom aracılığıyla devam etmektedir. 2003 Nisan ayı itibariyle, Bahreyn, Kanada, Çin Halk Cumhuriyeti, Şili, Japonya, Kuveyt, Libya, Nijerya, Umman, Pakistan, Suudi Arabistan, Güney Afrika, Tayvan, Birleşik Arap Emirlikleri, Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'yle 1 071 uydu bağlantısı INTELSAT uydu sistemi aracılığıyla sağlanmaktadır. Atlantik ve Hint Okyanusu uydularıyla çalışan 2 adet yer istasyonumuz vasıtasıyla, gerek görüldüğünde, Amerika, Afrika ve Asya Kıtasındaki ülkelerle haberleşme imkânı her zaman mevcuttur.

Getirilen değişiklikleri gözden geçirdiğimizde, özetle, şu hususları görüyoruz: Özelleştirilen ve ticarî faaliyetleri "INTELSAT Limitet Şirketi" adıyla kurulan bir şirket aracılığıyla yapılan INTELSAT'ın adı, artık, ITSO olmuştur. Amacı, daha önce ifade ettiğim gibi, değişiklik teklifinin 3 üncü maddesinde belirtilen temel prensiplere şirketin uymasını sağlamaktır. Hükümet temsilcilerinden oluşan Taraflar Kurulu, aksine bir karar vermediği sürece, anlaşmanın süresi oniki yıldır. Hükümetlerarası statüde bulunduğu sırada aktif olan Yöneticiler Kurulu, Planlama Danışma Komitesi, Teknik Danışma Komitesi, İmzacılar Toplantısı gibi organlar tamamen ortadan kaldırılmış, hükümet temsilcilerinden oluşan Taraflar Kurulu muhafaza edilirken, bir genel müdür yönetiminde, yönetim organı oluşturulmuş ve İşletme Anlaşması olarak anılan anlaşma, 18 Temmuz 2001 tarihi itibariyle sona erdirilmiştir. Daha önce INTELSAT'ın en yüksek karar organı olan Taraflar Kurulunun yetki ve sorumlulukları, değişiklik teklifinin 3 üncü maddesinde belirtilen temel prensiplerle kısıtlanmıştır.

Hükümetlerarası statüdeki INTELSAT'a, en az binde 5 yatırım hissesiyle üye olmak gerekiyordu. Bu nedenle, üye olmak isteyen her ülke, bu hissenin karşılığı olan miktar ile INTELSAT'ın her türlü yatırım ve harcamalarına, kendisi veya yetki verdiği bir telekomünikasyon kuruluşu vasıtasıyla, hissesi oranında katkıda bulunmak zorundaydı; ancak, üyelik ile yatırım hissesi arasındaki bağlantı, İşletme Anlaşmasının sona erdirilmesi sonucu tamamen ortadan kaldırılmış, bu bağlantıya ilişkin tüm referanslar, yeni değişiklikle, INTELSAT Anlaşmasından çıkarılmıştır. Değişiklik teklifinin 7 nci maddesinde ITSO harcamaları için INTELSAT'a ayrı bir fon tahsis edilecek ve oniki yılın sonunda ITSO'nun devamına karar verilirse, INTELSAT Limitet Şirketiyle yapılan ITSO Kamu Hizmetleri Anlaşması uyarınca şirket tarafından karşılanacaktır. Bu itibarla, ülkemizin ITSO'ya üye olmasıyla ilgili olarak ortaya çıkacak herhangi bir ekmasraf ve harcama da bulunmamaktadır.

Halen INTELSAT uydu sistemi işletmeciliğinde aktif bir ülke durumunda olmamız ve 148 ülkenin üyesi olduğu INTELSAT gibi uluslararası bir teşkilata üye olmamızın ülkemizin menfaatları açısından yararlı olacağına biz de inanıyoruz. Uluslararası forumlarda ülkemizin layık olduğu bir şekilde temsil edilmesi ve uydular aracılığıyla yapılacak tüm hizmetlerin yakından ve dikkatle takip edilmesinin gerekliliğinin bilincindeyiz.

Bütün bu hususların bilincinde olarak, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onayına sunulan ve yeni adıyla Uydular Aracılığıyla Haberleşme Uluslararası Teşkilatının (ITSO) kurulması amacına yönelik değişiklik teklifinin Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından kabul edilmesini desteklediğimizi bildirir, hepinizi saygıyla selamlarım. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Akyüz.

Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına, Mardin Milletvekili Sayın Nihat Eri.

Buyurun Sayın Eri. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakika.

AK PARTİ GRUBU ADINA NİHAT ERİ (Mardin) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Uydular Aracılığıyla Haberleşme Uluslararası Teşkilatı (INTELSAT) Anlaşmasının ve İşletme Anlaşmasında Yapılan Değişikliğin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı üzerinde Adalet ve Kalkınma Partisi Grubunun görüşlerini açıklamak üzere huzurunuzdayım; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Kısaca INTELSAT diye bilinen Uydular Aracılığıyla Haberleşme Uluslararası Teşkilatı, atmosferötesi uzayın, bütün ülkelerin iyiliği ve çıkarı için kullanılması, dünya ülkelerinin, küresel olarak, uydular aracılığıyla haberleşebilmeleri gerektiğini dikkate alarak, küresel telekomünikasyon şebekesinin bir parçası halinde, dünyanın bütün bölgelerine daha geniş telekomünikasyon hizmetlerini sağlamak ve dünya barışına katkıda bulunmak, uydular aracılığıyla ticarî ve küresel bir dünya sistemi oluşturmak amacıyla kurulan bir teşkilattır.

Bu teşkilat kurulurken, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun, dünya milletlerinin, mümkün olduğunca, erken, küresel ve ayrıcalık yapmaksızın, uydular aracılığıyla irtibatlandırılabilmeleri gerektiğini belirten 1721(XVI) sayılı kararında öngörülen ilke gözönüne alınmıştır.

Teşkilatın amacı, üye olsun olmasın, tüm dünya ülkelerine, ulusal ve uluslararası telekomünikasyon hizmetlerini sağlamak, ülkelerin uydu haberleşme sistemlerini ve teknolojilerini geliştirmede işbirliğini ve eşgüdümü artırmak ve özellikle gelişmekte olan ülkelere haberleşme alanında yardımcı olmaktır.

Merkezi, Amerika Birleşik Devletlerinin Washington DC Şehrinde olan teşkilat, 11 öncü ülkenin katılımıyla, 1964 yılında kurulmuştur. Ülkemiz, INTELSAT Anlaşması ile İşletme Anlaşmasını 1968 yılında imzalamış, 1973 yılında, Türkiye Büyük Millet Meclisinin anlaşmayı onaylamasıyla taraf olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti, bu anlaşmanın imzalanmasından dört sene sonra anlaşmayı imzalamış, beş sene sonra da onaylamıştır. Bu, aslında bir gecikmedir; ama, geçen hafta, 1936 yılında imzalanmış 2 adet anlaşmayı ve 1946 yılında imzalanmış 2 adet anlaşmayı kabul ettiğimizi hatırlıyorum. Dolayısıyla, bu, geç de olsa, diğer anlaşmalara kıyasla hızlı bir şekilde Meclis gündemine getirilmiş oldu.

İşletme Anlaşmasına, Türk Telekomünikasyon AŞ, imzacı sıfatıyla katılmıştır. Türk Telekomünikasyon AŞ, bu sıfatıyla, INTELSAT uydu sistemi işletmeciliğinde Türkiye'de tek yetkili kuruluş olup, INTELSAT'ın tüm yatırım ve harcamalarına hissesi oranında iştirak etmekte, gelirlerden de aynı oranda pay almaktadır.

Şubat 2001 tarihi itibariyle Türk Telekomun INTELSAT'taki yatırım hissesi yüzde 1,5 civarındadır.

INTELSAT Teşkilatı tarafından bağımsız bir şirket olarak kurulan ve merkezi Hollanda'da bulunan New Skies Satellites Şirketinde Türk Telekomun 154 341 adet hissesi mevcuttur.

INTELSAT uzay kesimi, Atlantik, Pasifik ve Hint Okyanusları üzerinde bulunan toplam 18 uydudan meydana gelmektedir. Bu uydularla, 200'den fazla ülkede, video, telefon ve veri hizmetleri sağlanmaktadır.

Ülkemizin, INTELSAT uyduları üzerinden çalışan en önemli istasyonları, 1979 yılında AKA-1 adıyla hizmete verilen, ancak 1997 yılında yeniden kurularak hizmete giren AKA-6 ile 1988 yılında hizmete verilen AKA-3 uydu yer istasyonlarıdır. AKA-6 uydu yer istasyonu, Atlantik Okyanusu bölgesinde, INTELSAT 603 uydusu üzerinden IDR uluslararası telefon trafiği ve ara sıra TV kullanım hizmetleri vermektedir.

AKA-3 uydu yer istasyonu ise, Hint Okyanusu bölgesinde INTELSAT 604 uydusu üzerinden çalışmaktadır.

Halen Atlantik ve Hint Okyanusu uydularının kapsama alanında bulunan birçok ülkeyle doğrudan telefon, data bağlantısıyla TV alışverişi yapılabilmektedir.

Ayrıca, INTELSAT 60 Derece Doğu Uydusundan kiralanan 4 adet geniş bant transponder, halen ülkemizin yerel telefon haberleşmesi ile TV yayın hizmetlerinde kullanılmaktadır.

INTELSAT'ın en yüksek karar organı olan Taraflar Kurulunun 13-17 Kasım 2000 tarihlerinde yapılan toplantısında, INTELSAT'ın özelleşmesi maksadıyla INTELSAT Anlaşması ve İşletme Anlaşmasında yapılan değişiklikler kabul edilmiş ve 18 Temmuz 2001'den itibaren geçici olarak yürürlüğe sokulmasına karar verilmiştir.

Söz konusu değişikliklerin tamamen yürürlüğe girmesi için, INTELSAT üyesi 144 ülkeden 96'sının, onay belgelerini, depozitör makam olan ABD Dışişleri Bakanlığına tevdi etmeleri gerekmektedir.

Yapılan değişikliklere göre, INTELSAT, iki farklı organa ve yönetime bölünmüştür. Bunlardan birisi, International Telecominications Satellite Organization (ITSO) adıyla oniki yıllık bir süre için faaliyet gösterecek hükümetlerarası statüdeki organ, diğeri ise, ticarî faaliyetlerin yürütülmesi için vergi mevzuatı açısından avantajlı görüldüğünden, Bermuda'da kurulan INTELSAT Limitet Şirketidir.

ITSO'nun asıl amacı, Kamu Hizmetleri Anlaşması vasıtasıyla, şirketin ticarî temele dayalı olarak uluslararası kamu hizmetlerini sağlarken, ana prensiplerin uygulanmasını temin etmektedir.

Bu ana prensipler şunlardır:

1.- Küresel bağlantının ve kapsamın temin edilmesi.

2.- Başka bağlantı imkânı olmayan müşterilere hizmet verilmesi.

3.- Şirket sistemine ayırım yapılmaksızın giriş hakkı temin edilmesi.

INTELSAT'ın tüm varlığı INTELSAT Limitete devredilmiş, imzacılar da şirketin ilk hissedarları olmuştur. Bu şirket, INTELSAT'ın kuruluşunda belirlenen ana prensiplere uyacak ve ticarî esaslar çerçevesinde, yüksek kalitede ve güvenilir uluslararası kamu telekomünikasyon hizmetlerini görecek bir anlayışla kurulmuştur.

INTELSAT ile hissedarlar arasındaki tüm hukukî hak ve yükümlülükler de ITSO tarafından belirlenmektedir.

INTELSAT Anlaşması ve İşletme Anlaşmasında yapılan ve 18 Temmuz 2001 tarihinden itibaren geçici olarak yürürlüğe sokulan bu değişikliklerle, bu tarihten itibaren İşletme Anlaşması sona ermiş ve INTELSAT'ın ticarî faaliyetlerini yürütecek olan INTELSAT Limitetin kuruluşu gerçekleşmiştir.

Yeni adıyla ITSO Teşkilat Anlaşması, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda onaylanmadığından, Türkiye, bu yeni şirkette hissedar olamamıştır.

Uluslararası anlaşmaların geçici olarak yürürlüğe sokulması, ülkemizce kabul edilmemektedir. Bu nedenle, INTELSAT Anlaşması ve İşletme Anlaşmasında yapılan değişiklikler, Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanıp, anlaşmaların asıl nüshalarını muhafaza etmekte olan ABD Dışişleri Bakanlığına teslim edilmesine kadar geçecek süre içerisinde, ülkemiz, INTELSAT'a üye olamayacak ve toplantılara, ancak gözlemci sıfatıyla iştirak edebilecektir.

Ülkemizin, yeni adıyla ITSO'ya en kısa süre içerisinde üye olmasına ilişkin işlemleri tamamlayarak üye ülke statüsüne kavuşturulması maksadıyla, INTELSAT Anlaşması ile İşletme Anlaşmasında yapılan değişikliklerin onaylanması gerekmektedir.

Anlaşmaya, AK Parti Grubu olarak olumlu oy vereceğimizi belirtir; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlarım. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Eri.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum:

UYDULAR ARACILIĞI İLE HABERLEŞME ULUSLARARASI TEŞKİLÂTI (INTELSAT) ANLAŞMASININ VE İŞLETME ANLAŞMASINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİĞİN

ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1. - 13-17 Kasım 2000 tarihlerinde Washington'da yapılan INTELSAT Taraflar Kurulu 25 inci Toplantısında kabul edilen "Uydular Aracılığı ile Haberleşme Uluslararası Teşkilâtı (INTELSAT) Anlaşması"nın ve "İşletme Anlaşmasında Yapılan Değişiklik"in onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteği?.. Yok.

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

2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2.- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN - 2 nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 3.- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN - 3 üncü maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, tasarının tümü açıkoylamaya tabidir.

Açıkoylamanın şekli hakkında Genel Kurulun kararını alacağım.

Açıkoylamanın elektronik cihazla yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Oylama için 5 dakika süre vereceğim. Bu süre içerisinde sisteme giremeyen üyelerin teknik personelden yardım istemelerini, bu yardıma rağmen de sisteme giremeyen üyelerin, oy pusulalarını, oylama için öngörülen 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Ayrıca, vekâleten oy kullanacak sayın bakanlar varsa, hangi bakana vekâleten oy kullandığını, oyunun rengini ve kendisinin ad ve soyadı ile imzasını da taşıyan oy pusulasını, yine, oylama için öngörülen 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Uydular Aracılığı ile Haberleşme Uluslararası Teşkilatı (INTELSAT) Anlaşmasının ve İşletme Anlaşmasında Yapılan Değişikliğin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısının açıkoylama sonucunu açıklıyorum:

Kullanılan oy sayısı : 197

Kabul : 197

Böylece, tasarı kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır; hayırlı olsun. (1)

Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek Arasında Konsolosluk Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu raporunun müzakeresine başlıyoruz.

(1) Açıkoylama kesin sonuçlarını gösteren tablo tutanağın sonuna eklidir.

3. - Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek Arasında Konsolosluk Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/517) (S. Sayısı : 147) (1)

BAŞKAN - Komisyon ve Hükümet?.. Hazır.

Komisyon raporu, 147 sıra sayısıyla bastırılıp, dağıtılmıştır.

Tasarının tümü üzerinde söz isteği vardır.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Sayın Halil Akyüz; buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA HALİL AKYÜZ (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek Arasında Konsolosluk Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısıyla ilgili bilgi sunmak üzere söz almış bulunuyorum; bu olanaktan yararlanarak, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu ve şahsım adına, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bosna-Hersek, 21 Kasım 1995 tarihli Dayton Anlaşmasıyla belirlenen, anayasaya dayalı parlamenter sistemle yönetilmektedir. Bosna-Hersek'in yüzölçümü 51 197 kilometrekare, nüfusu yaklaşık olarak 4 000 000'dur; para birimi Konvertibl Marktır. Bosna-Hersek, kuzeyde ve batıda Hırvatistan, doğuda Yugoslavya ve güneyde Adriyatik Deniziyle çevrilmiştir.

Boşnakların da bir parçası olduğu Slavların Balkanlara gelişi, 7 nci Yüzyıldan itibaren başlamıştır. 9 uncu Yüzyıldan itibaren, Roma ve Bizans'tan gelen misyonerler, bu bölgede yaşayan insanları Hıristiyanlaştırmak için gayret sarf etmişlerdir. 1461-1483 yıllarında, bu bölge, Osmanlı İmparatorluğunun eline geçmiş ve 1580'de de Bosna-Hersek Beylerbeyliği haline getirilmiştir. 16 ncı Asırda -yapılan tespitlere göre- bu bölgede yaşayan insanların yüzde 40'ı Müslüman olmuştur. Bu durum, 1908 yılına kadar devam etmiştir. 1908 yılından sonra, Avusturya-Macaristan yönetimine geçmiştir. Avusturya-Macaristan yönetimi altındaki Bosna-Hersek'te Hırvat etkisi giderek artarken, Sırplar ile Hırvatlar arasındaki gerilim de yükselmiştir ve Boşnaklar, daha çok Hırvatlarla işbirliği yaparak varlıklarını sürdürmeye çalışmışlardır.

Bosna-Hersek, Birinci Dünya Savaşından sonra kurulan Sırp-Hırvat-Sloven Krallığının bir parçası olunca, Boşnak kimliği Sırp baskısı altında varlığını sürdürmeye çalışmış ve ancak 1964'te, Tito döneminde, ayrı bir Boşnak kimliği ve Boşnakların kendi geleceğini belirleme hakkı kabul edilmiştir. 1974 Anayasasında, Müslüman Boşnaklar, Yugoslavya'nın kurucu unsurlarından biri olarak tanınmışlardır.

Slovenya ve Hırvatistan'ın Yugoslavya'dan ayrılmasının önce Almanya, ardından da Avrupa Birliği tarafından tanınmasından sonra, Sırbistan ve 1990'ların sonuna dek ona fiilen bağlı Karadağ'dan oluşan bir federasyon içinde kalmak istemediklerinden, Bosna-Hersek ve Makedonya ayrılma yoluna gitmiştir. 1 Mart 1992'de yapılan referandumu Bosnalı Sırplar boykot ettiği için, yüzde 64'lük bir katılım olmuş ve katılanların yüzde 99'u bağımsızlık yönünde oy kullanmıştır.

3 Mart 1992'de Bosna-Hersek bağımsızlığını ilan etmiş, Bosnalı Sırplar ise, aynı ayın sonunda, başkent olarak kabul ettikleri Pale'de Sırp Cumhuriyetini ilan etmişlerdir. 6 Nisan 1992'de Avrupa Birliğinin, 7 Nisanda da Amerika Birleşik Devletlerinin Bosna-Hersek'i tanımasının ardından, Bosnalı Sırplar, çoğunluğu Sırplardan oluşan federal ordunun desteğiyle Bosna topraklarını işgal etmeye başlamışlardır. Savaşa hazırlıklı oldukları anlaşılan Sırp tarafı, kısa sürede, Bosna topraklarının yüzde 70'ini ele geçirmiştir.

(1) 147 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.

Bosna-Hersek'i, Tito döneminin Yugoslavyasındaki denge arayışından kaynaklanan yapay bir cumhuriyet olarak gören Sırplar, Bosna-Hersek'i işgallerinden sonra Boşnakların ayrı bir ulus olmadığı iddiasıyla birlikte etnik temizliğe girişmişler; bu arada, Hırvatlar da, ağırlıklı olarak yaşadıkları ülkenin batı kesimini Hırvatistan'la birleştirmek için savaşa dahil olmuşlardır. Büyük Sırbistan ile Büyük Hırvatistan'ı oluşturma projesi sonucunda, yaklaşık üçbuçuk yıl boyunca taraflar arasında çatışmalar devam etmiştir.

Savaş henüz Bosna-Hersek'e sıçramadan önce Hırvatistan'daki çatışmalar sırasında kurulmuş olan Birleşmiş Milletler Koruma Gücü bu ülkeye kaydırıldı; fakat, görevi zaten insanî yardımın ulaştırılmasıyla sınırlı olan bu güç etkili olamadı. Bu sırada çeşitli barış planları gündeme geldi. Bunlardan Ocak 1993'te ortaya atılan Vance-Owen Planını Sırplar, Temmuz 1993'teki Cenevre Planını da Boşnaklar reddetti. Mayıs 1993'teki Saraybosna, Mostar, Tuzla gibi kentlerin güvenli bölgeler uygulaması da başarısız oldu. 1994 yazında Fransa, İngiltere, Almanya, Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya'dan oluşan temas gurubu, Sırplara yüzde 49, Boşnak ve Hırvatlara yüzde 51 oranında toprak veren bir plan önerdi. Bu plan, daha sonra toprak bölüşümü açısından Dayton Anlaşmasının temelini oluşturmuştur.

Savaşın gidişini, Amerika Birleşik Devletleri ve Türkiye'nin girişimiyle, Boşnaklar ile Hırvatların Mart 1994'te bir federasyon kurmaları değiştirdi. Bu arada, Belgrat yönetimi de, ekonomik ambargo yüzünden anlaşmaya yanaşmayan Bosnalı Sırplara yardımı azalttı. Hem Amerika Birleşik Devletlerinin hava operasyonları düzenlemesi hem de Richard Holbrooke'un girişimleri sonucu Sırplar gerilemeye başladılar. Savaş sona erdiğinde, yaklaşık, 150 000'den fazla insan yaşamını yitirmiş, 2 000 000 insan da evsiz barksız kalmıştır.

Bosna'daki çatışmadan büyük kaygı duyan Türkiye, 1990'lı yıllar boyunca izlediği en uzun süreli ve en aktif dışpolitika sürecini başlatarak, Bosna'daki savaşın uluslararası alana taşınması ve daha etkili önlemler alınması için büyük çaba harcamaya başladı. Türkiye'nin Bosna-Hersek konusundaki girişimlerini şöyle sıralayabiliriz:

Türkiye, üyesi bulunduğu bütün uluslararası örgütleri, Bosna konusunda harekete geçirdi. Bunlar arasında, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, AGİT, Avrupa Konseyi ve İslam Konferansı Örgütü bulunuyordu. Sorunu uluslararası plana çekme konusu, Türkiye'nin en başarılı olduğu alandı.

Türkiye, Bosna konusunda diplomatik ve askerî müdahaleyi uluslararası kuruluşlar çerçevesinde yerine getirmeyi tercih ederek, tek yönlü müdahaleden kaçınırken, Birleşmiş Milletler ve NATO çerçevesinde oluşturulan kuvvetlere katkıda bulunmuştur.

Türkiye, Boşnak-Hırvat Federasyonunun kurulması için, Amerika Birleşik Devletleriyle birlikte diplomatik girişimlerde bulunmuştur.

Dönemin Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş'in savaş sonrasında yaptığı açıklamaya göre, Türkiye, savaş sırasında Boşnaklara silah yardımında da bulunmuştur.

Bosna'da çatışmaların yaşandığı süre içinde, Türkiye'de iktidarda DYP-SHP Koalisyon Hükümeti vardı. Bosna'ya ilişkin olarak yaşanan bu yoğun diplomasi trafiğinin ardında, dönemin Dışişleri Bakanı Hikmet Çetin'in kişisel girişimleri de bulunmaktaydı. Çetin, savaş boyunca defalarca Bosna'ya gitti; diğer ülke başkentlerini ziyaret ederek destek sağlamaya çalıştı. İktidar yetkililerinin ve diğer birçok kuruluşun yanı sıra, muhalefet partileri de Bosna'ya gerekli desteği vermişlerdir. Bu bağlamda, Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanı Sayın Deniz Baykal da savaş sırasında cepheye kadar ulaşarak desteğini vermiş bulunmaktadır.

Türkiye, Bosna'daki savaş sırasında etkin bir diplomatik çaba gösterirken, başta Yugoslavya olmak üzere, Yunanistan, Rusya ve Bulgaristan, Türkiye'nin bu soruna müdahale etmesinden rahatsızlık duydular ve soruna karışılmaması çağrısında bulundular. Ancak, Türkiye, elindeki bütün olanakları kullanarak, Bosna-Hersek'in toprak bütünlüğünün korunması için çabalarını sürdürdü; fakat, soğukkanlı davranarak 1990'larda çevresinde ortaya çıkan bölgesel sorun ve çatışmalara, zaman zaman içteki, özellikle İslamcı kamuoyu baskısına karşın, tek taraflı müdahaleden kaçında ve diğer Batılı ülkeler ve özellikle Amerika Birleşik Devletleriyle birlikte hareket etmeyi tercih etti.

Bosna-Hersek'teki savaşı sona erdiren ve yeni bir düzen kuran Dayton Anlaşması, büyük ölçüde, Amerika Birleşik Devletlerinin girişimiyle 21 Kasım 1995'te Dayton'da parafe edildi ve 15 Aralık 1995'te Paris'te imzalandı. Bu anlaşmayla, Bosna-Hersek'in egemenliği ve toprak bütünlüğü tanınırken, ülkenin yüzde 51'i Boşnak-Hırvat Federasyonuna, yüzde 49'u ise Bosna'daki Sırp Cumhuriyetine bırakıldı. Böylece, dünya tarihinde ilk kez, bir cumhuriyet ile bir federasyondan oluşan bir devlet kurulmuş oldu.

Türkiye'nin Bosna-Hersek'le ilişkileri savaş sonrasında da yakınlığını korudu. Bosna-Hersek yönetimi için savaş sonrasında en önemli sorun, yeni kurulan ve uluslararası alanda şimdiye dek örneği görülmeyen bir devlet yapısının yaşatılmasıydı. Bunun için de öncelikli sorun, bir yanda Sırplar, diğer yandaysa Boşnaklar ve Hırvatlar arasındaki dengenin korunmasıydı. İşte, bu çerçevede Türkiye, Amerika Birleşik Devletleriyle işbirliği içinde Bosna-Hersek'le askerî ilişkilerini geliştirmeye başladı ve bu, Türkiye ile Bosna-Hersek arasındaki ilişkilerin en önemli yönünü oluşturdu.

Bu ilişkilerin ilk ayağını, Türkiye'nin, Bosna'da Dayton Anlaşmasının uygulanabilmesi için oluşturulan Barışı Uygulama Gücüne birlik göndermesi oluşturdu. Bosna'da güvenliğin sağlanmasına katkının yanı sıra, Türk birliği, yıkılan köprü ve okullar gibi binaların gönüllü onarımlarını da üstlenerek Bosna Halkının büyük sempatisini kazandı.

Türkiye ile Bosna-Hersek arasındaki askerî ilişkilerin ikinci ayağı, Türkiye'nin bu ülkeye sağladığı askerî eğitim programıydı. Bu program, Amerika Birleşik Devletleri tarafından başlatılan "Eğit ve Donat" programının bir parçası olarak sürdürüldü. Amerika Birleşik Devletleri, Bosna-Hersek'teki güç dengesini askerî yardımla sağlarken, Türkiye de bunun eğitim kısmını üstlendi ve Mayıs 1996'dan itibaren, Bosna-Hersek ordusundan gönderilen asker ve subaylar Türkiye'de eğitilmeye başlandı.

Türkiye, ayrıca, İslam Konferansı Örgütü çerçevesinde kurulan Barışı Uygulama Konseyi Yönlendirme Kurulu üyesi olarak da görev yaptı.

Bosna-Hersek'le kurduğu askerî ve siyasal bağlarla, Türkiye, bir yandan Balkanlarda daha etkili olma olanağını elde ederken, öte yandan Yunanistan'a karşı bir avantaj sağlıyordu; fakat, 1990'ların sonuna doğru, Bosna-Hersek'in, ekonomik ilişkiler ve yeniden yapılanma alanlarında Avrupa Birliği ve Yunanistan'la ilişkilerini geliştirmesi, Türkiye'nin bu ülke üzerindeki etkinlik ve ağırlığının azalmasına yol açmıştır. Hatta, bu ülkenin, 2000 yılı başlarında, Kıbrıs Rum kesiminde büyükelçilik açma kararı alması -ki, bu karar uygulanmamıştır- Türk kamuoyunda büyük hayal kırıklığı yaratmıştır.

Bosna-Hersek, bağımsızlığını kazandıktan sonra, serbest piyasa ekonomisine geçmeye ve bu sistemin koşullarını oluşturmaya fırsat bulmadan ülkede savaş başlamıştır. Savaşın sona ermesi ve politik istikrarın sağlanmasının ardından, uluslararası yardımlar ve kredilerle ekonomisini yeniden canlandırmak üzere yapılan çalışmalar olumlu sonuçlar vermeye başlamıştır.

Yüksek Temsilciliğin aldığı karar gereğince, Alman Markıyla 1'e 1 orana sahip olan Bosna-Hersek'in yeni para birimi Konvertibl Mark 22 Haziran 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2002 yılından itibaren, Konvertibl Mark euroya endekslenmiştir.

2001 yılında, sanayide, bir önceki yıla kıyasla yüzde 12 oranında büyüme kaydedilmiştir. Son üç yılda, imalat sektöründe payları büyüyen dört sektör, mobilya, metal ürünleri, kimyasallar ve baskı malzemeleri 2002'de büyüme oranlarıyla en önde gelen sektörlerdir.

Kömür, demir cevheri, çinko, boksit, kurşun, tuz ve çinkili açısından zengin olan ülkede, 3 800 000 000 ton kömür rezervinin yüzde 60'ını linyit rezervleri oluşturmaktadır.

Savaş sırasında büyük ölçüde tahrip olan tarımsal üretim ve dağıtım sisteminin ıslahı için ise uluslararası finans kuruluşlarının çalışmaları sürmektedir.

Türkiye ile Bosna-Hersek arasındaki ekonomik ilişkiler, söz konusu askerî ve siyasal ilişkilerin gerisinde kalmıştır. Gerçi, Türkiye, Bosna-Hersek'in savaştan sonra yeniden yapılanmasına önem vermişti; ama, bu konuda ayırabileceği fazla kaynağı yoktu. Türkiye, savaş sonrasında, 1996'da Bosna-Hersek'e 80 000 000 dolarlık Eximbank kredisi açmış ve bunun 26 000 000 dolarlık bölümünü de hibe etmiştir.

İki ülke arasındaki ticarî ilişkiler de düşük bir düzeyde seyretti ve en yüksek olarak gerçekleştiği 1999'da toplam 50 000 000 dolarla sınırlı kaldı. Gerçi, bir Türkiye Bosna-Hersek İş Konseyi kuruldu ve konsey üyeleri Mayıs 1996'da Bosna'yı ziyaret ettiler; fakat, Türk işadamları burada iş yapmak için finansman sorunuyla karşılaştılar ve Fransa, İtalya gibi Avrupa Birliği üyeleriyle rekabet etmek zorunda kaldılar. Bunda Avrupa Birliğinin Türk müteahhitlerine ve firmalarına bürokratik zorluklar çıkarması da rol oynamıştır. Buna rağmen, Bosna-Hersek'te ENKA ve TEKFEN gibi büyük firmalar ve orta ölçekli firmalarımız iş yapmaktadır.

Bosna-Hersek'te kültürel alanda hizmet veren Türk okulları bulunmaktadır. Bu okullardaki öğrenci sayımız, ilköğretim dahil olmak üzere 600 civarındadır. Tuzla Üniversitesi Felsefe Fakültesinde bağımsız bir Türkoloji bölümünün kurulması gayretleri sürdürülmektedir. Doğu Dilleri Kürsüsü bünyesinde Arap profesörlerin ve Arapçanın ağır basması nedeniyle, ayrıca, Türkologların yeteri kadar ilgilenmemeleri dolayısıyla, şimdilik, bağımsız bir Türkoloji kürsüsü kurulamamıştır; ancak, bunun için gerekli çabalar sürdürülmeye devam edilecektir.

Tarihsel ve kültürel bağlarımız yanında, savaş sırasında yıkılan tarihî Mostar Köprüsünün inşaındaki katkılarımız da, aramızdaki duygusal bağları güçlendirmiştir.

Türkiye, Bosna-Hersek'le ilk diplomatik ilişkiyi kuran ülkedir. Bu doğrultuda, Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek arasında konsolosluk sözleşmesi 29 Ocak 2002 tarihinde Saraybosna'da imzalanmıştır. Her iki ülkenin de, 24 Nisan 1963 tarihli Konsolosluk İlişkilerine Dair Viyana Sözleşmesine taraf olmasıyla birlikte, özellikle Bosna-Hersek'in bir Balkan ülkesi olması, her alanda gelişme istidadı gösteren ikili ilişkilere paralel olarak, konsolosluk konularının da geniş kapsamda düzenlenmesine ve bu amaçla, iki ülke arasında bir konsolosluk anlaşması imzalanmasına gereksinim duyulmuştur. Bu anlaşmanın imzalanmasıyla, iki ülke arasındaki konsolosluk ilişkileri karşılıklı olarak ahdî bir esasa bağlanmış bulunmaktadır.

Tüm bu nedenlerden dolayı, bu konsolosluk anlaşmasının Yüce Meclisimizde onaylanmasını uygun buluyor ve Yüce Meclisin değerli üyelerini saygıyla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Akyüz.

Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Sayın Hüseyin Kansu; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

AK PARTİ GRUBU ADINA HÜSEYİN KANSU (İstanbul) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek Arasında Konsolosluk Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı üzerinde, AK Parti Grubu adına söz almış bulunuyorum; Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum.

İki ülke arasındaki konsolosluk sözleşmesi, 29 Ocak 2002 tarihinde Saraybosna'da imzalanmıştır. Bu anlaşmanın onaylanmasıyla, iki ülke arasındaki konsolosluk ilişkileri, karşılıklı olarak ahdî bir esasa bağlanmış olacaktır.

Türkiye ile Bosna-Hersek arasında tarihten gelen güçlü bağlar mevcuttur. Bağımsızlıkla birlikte cereyan eden kanlı olaylar, herkesin malumudur. Hem tarihî bağlar vesilesiyle hem de cereyan eden olaylar münasebetiyle iki ülke arasındaki ilişkiler farklı farklı sahalarda artmış; ancak, olması gereken seviyelere yükselememiştir. Ülkemiz, Bosna-Hersek'in başşehri Saraybosna'da büyükelçilik düzeyinde, Mostar'da ise başkonsolosluk düzeyinde temsil edilmekteyken, Bosna-Hersek ise, Ankara'da büyükelçilik, İstanbul'da ise başkonsolosluk düzeyinde temsil edilmektedir. 26-28 Mayıs tarihleri arasında ülkemizi ziyaret etmiş olan Bosna-Hersek Bakanlar Konseyi Başkanı Sayın Adnan Terziç tarafından, 28 Mayıs tarihinde İzmir'de fahrî konsolosluk açılmıştır. Uzun zamandan beri eksikliği hissedilen Türk Kültür ve Enformasyon Merkezi, 28 Nisan 2003 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Sayın Bülent Arınç tarafından açılmıştır. Bosna-Hersek'teki Osmanlı-Türk mirasına, bu merkezin sahip çıkması beklenmektedir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; son dönemde Serbest Ticaret Anlaşmasının imzalanmış ve Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanmış olması, Mostar Köprüsünün yapımıyla ilgili ihalenin bir Türk firması tarafından kazanılmış olması, Saraybosna Üniversitesi Felsefe Fakültesi bünyesinde faaliyet gösteren Türkoloji Bölümüne ilave olarak, Ekim 2002'de Tuzla Üniversitesi Felsefe Fakültesi bünyesinde bir Türkoloji Bölümü açılmıştır. Bu bölümde, TİKA'nın görevlendirdiği iki öğretim üyesi ders vermektedir. TİKA'nın malî desteğiyle Türk okuma salonunun Tuzla'da faaliyete geçmiş olması, Bosna-Hersek'teki en önemli kültürel faaliyetlerimiz arasında sıralanabilir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bütün iyi niyet ve isteklere rağmen, ülkemiz ile Bosna-Hersek arasındaki ticaret hacmi istenilen seviyelere ulaşamamıştır. Ticaret hacminin artırılması amacıyla, 16-19 Eylül 2003 tarihleri arasında, Bosna-Hersek'in başşehri Saraybosna'da, değişik sektörlerden 100 kadar şirketimizin katılımıyla, bölge ülkeleri dikkate alınarak, Dış Ticaret Müsteşarlığımızın da desteğiyle, İstanbul Ticaret Odası tarafından, Türk ihraç ürünleri fuarı açılacaktır. Türk işletmelerinin 25 000 000 euroluk bir ciroya sahip olduğu tahmin edilmektedir. Bosna-Hersek'te açılan Ziraat Bankası şubesi, kârlılığıyla, önde gelen bankalar arasında yerini almıştır. Bazı Türk firmalarımızın Saraybosna'da temsilci bulundurdukları bilinmektedir. Türkiye, Bosna-Hersek İşadamları Birliği, Saraybosna Büyükelçiliğimiz öncülüğünde kurulmuştur. Bosna'da faaliyet gösteren Türk firmaları ile Türkiye'yle ticarî bağlantıları olan firmaların bir çatı altında toplanmaları yararlı bir oluşumdur.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Saraybosna'da, Türk müteşebbislerinin kurduğu bir eğitim kurumuna bağlı olarak faaliyet gösteren, bir erkek ve bir kız koleji ile uluslararası ilköğretim okulu faaliyet göstermektedir. Ayrıca, aynı eğitim kurumunun, Bihaç Şehrinde de bir karma okulu bulunmaktadır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Mostar Köprüsünün yeniden yapımı için, 1 000 000 ABD Doları tutarında bağış yapılarak, yapım çalışmalarının hayata geçirilmesinde ülkemiz öncü bir rol oynamıştır. Köprünün yeniden inşaının en önemli aşaması olan köprü kemeri inşaının da yine bir Türk firması tarafından üstlenilmiş olması, fevkalade mutluluk verici bir durumdur. İnşaatın yıl sonunda tamamlanması ve 2004 yılında, çevredeki düzenlemelerle birlikte açılışının yapılması beklenmektedir.

Türkiye ile Bosna-Hersek vatandaşları, iki ülke arasındaki anlaşmalara göre vizeden muaftırlar. 26 ilâ 30 Haziran tarihlerinde, Kültür ve Turizm Bakanımız, Bosna-Hersek'i ziyaret edecek ve geleneksel olarak sürdürülen Ayvatoviça Şenliklerine katılacak ve Mostar köprü inşaatında da incelemelerde bulunacaktır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Balkanlarda barış ve istikrar ortamının devamı için, başta Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği ülkelerinin de desteğiyle çok sayıda ülkenin iştirakiyle İstikrar Paktı kurulmuştur. Bu paktın amaçlarından biri de, bölgenin ekonomik bakımdan kalkındırılmasıdır. Bölgedeki bazı ülkeler serbest pazar ekonomisine geçişin sancılarını yaşamaktadır. Belli bir ekonomik gelişmeden sonra, bu ülkelerin Avrupa Birliği üyesi olmaları beklenmektedir. Bu sürecin başlangıcı olarak da, Bosna-Hersek, geçtiğimiz yıl Avrupa Konseyi üyeliğine kabul edilmiştir.

Bu anlaşmanın iki ülke ilişkilerine yararlar getireceğini ifade ediyor; bu samimî duygu ve düşüncelerimle Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN- Teşekkür ediyorum Sayın Kansu.

Değerli milletvekilleri, tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum:

TÜRKİYE CUMHURİYETİ İLE BOSNA-HERSEK ARASINDA KONSOLOSLUK

SÖZLEŞMESİNİN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR

KANUN TASARISI

MADDE 1. - 29 Ocak 2002 tarihinde Saraybosna'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek Arasında Konsolosluk Sözleşmesi"nin onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN- Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... 1 inci madde kabul edilmiştir.

2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2.- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN - 2 nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... 2 nci madde kabul edilmiştir.

3 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 3.- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN - 3 üncü maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... 3 üncü madde kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, tasarının tümü açıkoylamaya tabidir.

Açıkoylamanın şekli hakkında Genel Kurulun kararını alacağım.

Açıkoylamanın elektronik oylama cihazıyla yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Oylama için 5 dakika süre vereceğim. Bu süre içerisinde sisteme giremeyen üyelerin teknik personelden yardım istemelerini, bu yardıma rağmen de sisteme giremeyen üyelerin, oy pusulalarını, oylama için öngörülen 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Ayrıca, vekâleten oy kullanacak sayın bakanlar var ise, hangi bakana vekâleten oy kullandığını, oyunun rengini ve kendisinin ad ve soyadı ile imzasını da taşıyan oy pusulasını, yine, oylama için öngörülen 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna-Hersek Arasında Konsolosluk Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısının açıkoylama sonucunu açıklıyorum:

Kullanılan oy sayısı : 188

Kabul : 188

Böylece, kanun tasarısı kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır; hayırlı olsun. (1)

Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü Değişikliğinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ile Çevre ve Dışişleri Komisyonları raporlarının müzakeresine başlıyoruz.

4.- Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü Değişikliğinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ile Çevre ve Dışişleri Komisyonları Raporları (1/449) (S. Sayısı : 88) (2)

BAŞKAN - Komisyon ve Hükümet yerinde.

Komisyon raporu, 88 sıra sayısıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Tasarının tümü üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Yozgat Milletvekili Sayın Emin Koç?..

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Yok efendim; konuşmayacak.

BAŞKAN - Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına, Şanlıurfa Milletvekili Sayın Müfit Yetkin?.. Yok.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum:

OZON TABAKASINI İNCELTEN MADDELERE DAİR MONTREAL PROTOKOLÜ DEĞİŞİKLİĞİNİN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞU HAKKINDA

KANUN TASARISI

MADDE 1. - 3 Aralık 1999 tarihinde Pekin'de kabul edilen "Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü Değişikliği"nin onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

1 inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2. - Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

(1) Açıkoylama kesin sonuçlarını gösteren tablo tutanağın sonuna eklidir.

(2) 88 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.

2 nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

3 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 3.- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

3 üncü maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, tasarının tümü açıkoylamaya tabidir.

Açıkoylamanın şekli hakkında Genel Kurulun kararını alacağım.

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

Oylama için 5 dakika süre vereceğim. Bu süre içerisinde sisteme giremeyen üyelerin teknik personelden yardım istemelerini, bu yardıma rağmen de sisteme giremeyen üyelerin, oy pusulalarını, oylama için öngörülen 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Ayrıca, vekâleten oy kullanacak sayın bakanlar var ise, hangi bakana vekâleten oy kullandığını, oyunun rengini ve kendisinin ad ve soyadı ile imzasını da taşıyan oy pusulasını, yine, oylama için öngörülen 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü Değişikliğinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısının açıkoylama sonucunu açıklıyorum:

Kullanılan oy sayısı : 186

Kabul : 186

Böylece, kanun tasarısı kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır; hayırlı olsun. (1)

Sayın milletvekilleri, Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ile Çevre ve Dışişleri Komisyonları raporlarının müzakeresine başlıyoruz.

5. - Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ile Çevre ve Dışişleri Komisyonları raporları (1/456) (S. Sayısı : 90) (2)

BAŞKAN - Komisyon ve Hükümet?.. Hazır.

Komisyon raporu, 90 sıra sayısıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Tasarının tümü üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Manisa Milletvekili Sayın Ufuk Özkan; buyurun.

CHP GRUBU ADINA UFUK ÖZKAN (Manisa) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 90 sıra sayılı Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı hakkında Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; şahsım, Komisyonum ve Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına Yüce Meclisi sevgi ve saygıyla selamlarım.

Peyzaj kavramı, günümüzde küresel ölçekte hava, su ve toprak gibi çevre elemanlarının konumlandığı, mekânları da içerecek şekilde çok kapsamlı bir olgu haline gelmiştir.

(1) Açıkoylama kesin sonuçlarını gösteren tablo tutanağın sonuna eklidir.

(2) 90 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.

Peyzaj, kendisini oluşturan elemanların durumuna göre, doğal ve küresel peyzaj şeklinde iki alt gruba ayrılmaktadır. Doğal peyzaj, insan etkisiyle çok az değiştirilen ya da hiç değiştirilemeyen ve kendi doğal süreçlerini koruyabilen alanlardadır. Topografya, toprak özellikleri, jeolojik, jeomorfolojik yapı, su varlıkları, doğal bitki ve hayvan varlığı ve iklimsel etkenler, doğal peyzajı oluşturan ana bileşkenlerdir. Kültürel peyzaj ise, yeryüzünde yaşanan kültürel evrimin bir sonucudur ve tıpkı, doğal peyzaj gibi, anlaşılması ve izlenmesi zor bir alt sistemdir. Bu sistemi oluşturan bileşenler, tarihî arkeolojik değerler, nüfus ve ekonomik yapı, inanç, gelenek ve görenekler ile altyapıya ilişkin özellikler şeklinde sıralanmaktadır.

Günümüzde gerek küresel gerek yerel ölçekte var olan peyzajların kalitesinin korunması, geliştirilmesi ve yönetilmesi için en üstten en alt kademeye kadar ekolojik değerlerin ve bilgilerin bütüncül bir bakış açısıyla yeniden ele alınması ve bunların ışığında yeni yasal düzenlemelerin oluşturulması gereği doğmuştur.

Peyzajların vazgeçilmez doğal ve kültürel değerlerine yönelik birçok tehdit bulunmaktadır. Parantez içinde, hükümetimizin ele almaya çalıştığı SİT alanları da bu tehlikelerden bir tanesidir. Var olan bir dizi uluslararası yasal belge, peyzajlar hakkında doğrudan ya da dolaylı bazı düzenlemelere sahiptir; fakat, Avrupa peyzajları ve onların korunmalarıyla ilgili olarak doğrudan ayrıntılı herhangi bir uluslararası yasal belge yoktur. Avrupa Konseyi faaliyetleri çerçevesinde hazırlanan Avrupa Peyzaj Sözleşmesiyle bu boşluğun doldurulması amaçlanmaktadır.

Avrupa Peyzaj Sözleşmesi çerçevesinde kamu peyzaj kalitesinin korunması ve artırılması için yerel, bölgesel, ulusal ve uluslararası düzeyde peyzajları koruyucu, yönetici, planlayıcı politikalar ve kurallar, uygulamayla ilgili kurumlar, yerel ve bölgesel yönetimler, peyzajın önemini ve değerini tanımaya yönlendirilmelidir. Bu bağlamda, sözleşmenin birinci amacı, doğal kaynakların ya da kültürel değerlerin, halkın istekleri ve yaşam kalitesini yükseltme hedefi gözönüne alınarak, korunması ve geliştirilmesidir.

20-21 Ekim 2000 tarihleri arasında, Avrupa Konseyinin "Avrupa, bir ortak miras" kampanyası çerçevesinde İtalya'nın Floransa kentinde düzenlenen Avrupa'da Peyzajın Korunmasından Sorumlu Bakanlar Konferansı çerçevesinde imzaya açılmış olan Avrupa Peyzaj Sözleşmesi, 20 Ekim 2000 tarihinde, ülkemiz adına dönemin Çevre Bakanı tarafından imzalanmıştır. Şu ana kadar sözleşmeye imza atan ülke sayısı 26 olup, sözleşme 6 ülkede onaylanmış bulunmaktadır; 10 ülkenin onaylaması durumunda, sözleşme, uluslararası platformda yürürlüğe girecektir.

Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin ülkemizde yürürlüğe girmesiyle, peyzajın bölgesel ve kentsel planlamada yer aldığı gibi kültürel, çevresel, tarımsal, ekonomik ve sosyal politikalarla entegrasyonu sağlanarak, korunması, yönetimi ve planlanmasını amaçlayan peyzaj politikaları saptanacak ve yürürlüğe girecektir. Anılan sözleşmeyle, karar verilen önlemlerin etkinliğini artırmak amacıyla, deneyimlerin ve peyzaj projelerinin sonuçlarının paylaşımı, teknik ve bilimsel yardımlaşma, peyzaj uzmanı teatisi ve sorunlar üzerine bilgi alışverişi konularında diğer taraf ülkelerle işbirliği yapılacaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülke sınırları arasında kalan peyzaj alanları hakkında komşu ülkelerle sözleşme ve yasalar çerçevesinde işbirliği yapılacak, gereğinde ortak projeler yürütülecektir. Türkiye'nin anılan sözleşmeye taraf olması halinde, ülkemizce kabul edilecek yükümlülüklerin gereği olarak, resmî kuruluşlar, yerel yönetimler, üniversiteler ve sivil toplum örgütleri tarafından yürütülen peyzaj planlaması, korunması ve yönetimi çalışmaları teşvik edilerek ivme kazanacak, yeni çalışmalara zemin hazırlanmış olacaktır.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu olarak, bu kanun tasarısına olumlu oy kullanacağımızı belirtir, Yüce Meclisimizi sevgi ve saygıyla selamlarım. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Özkan.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum:

AVRUPA PEYZAJ SÖZLEŞMESİNİN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1. - 20 Ekim 2000 tarihinde Floransa'da imzalanan "Avrupa Peyzaj Sözleşmesi"nin onaylanması uygun bulunmuştur.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

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

2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2. - Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

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

3 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 3. - Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN - Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

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

Sayın milletvekilleri, tasarının tümü açıkoylamaya tabidir.

Açıkoylamanın şekli hakkında Genel Kurulun kararını alacağım.

Açıkoylamanın elektronik oylama cihazıyla yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Oylama için 5 dakika süre vereceğim. Bu süre içerisinde sisteme giremeyen üyelerin teknik personelden yardım istemelerini, bu yardıma rağmen de sisteme giremeyen üyelerin, oy pusulalarını, oylama için öngörülen 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Ayrıca, vekâleten oy kullanacak sayın bakanlar var ise, hangi bakana vekâleten oy kullandığını, oyunun rengini ve kendisinin ad ve soyadı ile imzasını da taşıyan oy pusulasını, yine, oylama için öngörülen 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısının açıkoylama sonucunu açıklıyorum:

Kullanılan oy sayısı : 191

Kabul : 191

Böylece, tasarı kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır; hayırlı olsun. (1)

Sayın milletvekilleri, sözlü sorular ile kanun tasarı ve tekliflerini sırasıyla görüşmek için, 11 Haziran 2003 Çarşamba günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati : 21.00

(1) Açıkoylama kesin sonuçlarını gösteren tablo tutanağın sonuna eklidir.