**DÖNEM: 23 CİLT: 44 YASAMA YILI: 3**

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ**

**TUTANAK DERGİSİ**

**86’ncı Birleşim**

***6 Mayıs 2009 Çarşamba***

*(Bu Tutanak Dergisi’nde yer alan ve kâtip üyeler tarafından okunmuş bulunan her tür belge aslına uygun olarak yazılmıştır.)*

**İ Ç İ N D E K İ L E R**

 **I. - GEÇEN TUTANAK ÖZETİ**

 **II. - GELEN KÂĞITLAR**

**III. - GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR**

*A) MİLLETVEKİLLERİNİN GÜNDEM DIŞI KONUŞMALARI*

1.- Mersin Milletvekili Ali Rıza Öztürk’ün, Deniz Gezmiş, Yusuf Aslan ve Hüseyin İnan’ın idam edilmelerinin 37’nci yıl dönümüne ilişkin gündem dışı konuşması

2.- İzmir Milletvekili Şenol Bal’ın, Anneler Günü’ne ilişkin gündem dışı konuşması

3.- Kırıkkale Milletvekili Turan Kıratlı’nın, Vakıflar Haftası’na ilişkin gündem dışı konuşması

**IV.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI**

*A) Meclis Araştırması Önergeleri*

1.- Giresun Milletvekili Murat Özkan ve 21 milletvekilinin, yolsuzlukla ilgili Meclis Araştırması Komisyonu raporundan hareketle yolsuzluklar konusundaki durumun araştırılarak yolsuzlukla mücadele için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/361)

2.- Mersin Milletvekili Mehmet Şandır ve 24 milletvekilinin, sosyal güvenlik sistemindeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/362)

*B) Tezkereler*

1.- (10/333, 334, 335) esas numaralı Meclis Araştırma Komisyonu Geçici Başkanlığının, Komisyonun, Başkan, Başkan Vekili, Sözcü ve Kâtip Üye seçimini yaptığına ilişkin tezkeresi (3/779)

**V.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER**

*A) Kanun Tasarı ve Teklifleri*

1.- Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324) (S. Sayısı: 96)

2.- İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 milletvekilinin, Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/266, 2/268) (S. Sayısı: 257)

**VI.- OYLAMALAR**

1.- Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi’nin oylaması

**VII.- YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI**

1.- İstanbul Milletvekili Hasan Macit’in, Ankara Sincan Devlet Hastanesinin başhekim yardımcısı kadrolarına ve dağıtılan döner sermaye paylarına ilişkin sorusu ve Sağlık Bakanı Recep Akdağ’ın cevabı (7/7419)

2.- İstanbul Milletvekili Hasan Macit’in, Ankara Etimesgut Devlet Hastanesinin başhekim yardımcısı kadrolarına ve dağıtılan döner sermaye paylarına ilişkin sorusu ve Sağlık Bakanı Recep Akdağ’ın cevabı (7/7420)

3.- Kocaeli Milletvekili Cevdet Selvi’nin, Tunceli’deki beyaz eşya yardımlarına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/7462)

4.- İzmir Milletvekili Oktay Vural’ın, seçim dönemindeki sosyal yardımlara ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/7463)

5.- Adıyaman Milletvekili Şevket Köse’nin, bedelli askerliğe ilişkin sorusu ve Millî Savunma Bakanı M. Vecdi Gönül’ün cevabı (7/7467)

**I.- GEÇEN TUTANAK ÖZETİ**

TBMM Genel Kurulu saat 15.00’te açılarak iki oturum yaptı.

Mersin Milletvekili Vahap Seçer, 2009 yılı hububat hasadı sezonunda üreticilerin beklentileri ve Toprak Mahsulleri Ofisinin alım politikalarına ilişkin gündem dışı bir konuşma yaptı.

Gümüşhane Milletvekili Yahya Doğan’ın, Vakıflar Haftası’na ilişkin gündem dışı konuşmasına Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Bülent Arınç,

Kütahya Milletvekili Alim Işık’ın, Türkiye’de yabancılara yapılan taşınmaz satışlarının değerlendirilmesine ilişkin gündem dışı konuşmasına Bayındırlık ve İskân Bakanı Mustafa Demir,

Cevap verdiler.

Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Nazım Ekren ile Devlet Bakanları Murat Basesgioğlu, Kürşad Tüzmen, Mustafa Said Yazıcıoğlu, Adalet Bakanı Mehmet Ali Şahin, Maliye Bakanı Kemal Unakıtan, Millî Eğitim Bakanı Hüseyin Çelik ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Mehmet Hilmi Güler’in istifalarına ve istifalarının kabul edildiğine;

Mevcut devlet bakanlığı sayısının 11’e çıkarılmasına;

Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcılığına, Dışişleri Bakanı Ankara Milletvekili Ali Babacan’ın,

Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcılığına, Manisa Milletvekili Bülent Arınç’ın,

Devlet Bakanlığına, Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı İstanbul Milletvekili Hayati Yazıcı’nın,

Devlet Bakanlığına, Bayındırlık ve İskân Bakanı Trabzon Milletvekili Faruk Nafız Özak’ın,

Devlet Bakanlığına, Sanayi ve Ticaret Bakanı Ankara Milletvekili Mehmet Zafer Çağlayan’ın,

Devlet Bakanlığına, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Bursa Milletvekili Faruk Çelik’in,

Devlet Bakanlığına, Bingöl Milletvekili Cevdet Yılmaz’ın,

Devlet Bakanlığına, Denizli Milletvekili Selma Aliye Kavaf’ın,

Adalet Bakanlığına, Hatay Milletvekili Sadullah Ergin’in,

Dışişleri Bakanlığına, TBMM dışından Prof. Dr. Ahmet Davudoğlu’nun,

Maliye Bakanlığına, Devlet Bakanı Gaziantep Milletvekili Mehmet Şimşek’in

Millî Eğitim Bakanlığına, Devlet Bakanı İstanbul Milletvekili Nimet Çubukçu’nun,

Bayındırlık ve İskân Bakanlığına, Samsun Milletvekili Mustafa Demir’in,

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına, İstanbul Milletvekili Ömer Dinçer’in,

Sanayi ve Ticaret Bakanlığına, Kocaeli Milletvekili Nihat Ergün’ün,

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığına, Kayseri Milletvekili Taner Yıldız’ın,

Atandıklarına;

İlişkin Cumhurbaşkanlığı tezkeresi Genel Kurulun bilgisine sunuldu.

TBMM dışından Dışişleri Bakanlığına atanan Ahmet Davudoğlu ant içti.

İstanbul Milletvekili Sacid Yıldız ve 26 milletvekilinin, işsizliğin sosyoekonomik ve psikolojik etkilerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/360) Genel Kurulun bilgisine sunuldu; önergenin gündemdeki yerini alacağı ve ön görüşmesinin, sırası geldiğinde yapılacağı açıklandı.

20-23 Şubat 2009 tarihlerinde Kenya ve Tanzanya’ya resmî ziyarette bulunan Cumhurbaşkanı Abdullah Gül’e refakat eden heyete iştirak eden milletvekillerine,

Sağlık Bakanı Recep Akdağ’ın, görüşmelerde bulunmak üzere bir heyetle birlikte 20-25 Nisan 2009 tarihlerinde Çin Halk Cumhuriyeti’ne yaptığı resmî ziyarete, Adana Milletvekili Necdet Ünüvar’ın da iştirak etmesine,

İlişkin Başbakanlık tezkereleri kabul edildi.

Gündemin “Genel Görüşme ve Meclis Araştırması Yapılmasına Dair Öngörüşmeler” kısmında bulunan (10/224) esas numaralı ATAK Helikopter Tedarik İhalesi ile ilgili iddiaların araştırılarak, alınacak tedbirlerin belirlenmesi amacıyla verilen Meclis araştırması önergesinin öngörüşmelerinin Genel Kurulun 5/5/2009 Salı günkü birleşiminde yapılmasına ilişkin MHP Grubu önerisi yapılan görüşmelerden sonra kabul edilmedi.

Gündemin “Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler” kısmında bulunan 362, 364, 257, 361 ve 316 sıra sayılı kanun tasarı ve tekliflerinin bu kısmın sırasıyla 2, 3, 4, 8 ve 9 uncu sıralarına alınmasına ve diğer işlerin sırasının ise buna göre teselsül ettirilmesine; Genel Kurulun, 5 Mayıs 2009 Salı günkü birleşiminde 1 saat süre ile sözlü soruların görüşülmesini müteakip diğer denetim konularının görüşülmeyerek gündemin “Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler” kısmında yer alan işlerin görüşülmesine; 6 Mayıs 2009 Çarşamba günkü birleşiminde ise sözlü soruların görüşülmemesine; 5 Mayıs 2009 Salı günkü birleşiminde saat 20.00’ye kadar, 6 ve 7 Mayıs 2009 Çarşamba ve Perşembe günlerindeki birleşimlerde ise 14.00-20.00 saatleri arasında çalışmalarını sürdürmesine ilişkin AK PARTİ Grubu önerisi yapılan görüşmelerden sonra kabul edildi.

İzmir Milletvekili Kamil Erdal Sipahi,

Adana Milletvekili Kürşat Atılgan,

Kayseri Milletvekili Mustafa Elitaş’ın, şahıslarına sataşması nedeniyle birer açıklamada bulundular.

Adıyaman Milletvekili Şevket Köse’nin, Tarımsal Sulamada Kullanılan Elektrik Enerjisi Tarifelerine İlişkin Kanun Teklifi’nin (2/330), İç Tüzük’ün 37’nci maddesine göre doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi yapılan görüşmelerden sonra kabul edilmedi.

Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonunda açık bulunan ve Demokratik Toplum Partisi Grubuna düşen 1 üyeliğe Muş Milletvekili Nuri Yaman;

Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonunda açık bulunan ve Adalet ve Kalkınma Partisi Grubuna düşen 1 üyeliğe Siirt Milletvekili Afif Demirkıran;

Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazası ve kurtarma çalışmalarının tüm yönleriyle araştırılarak benzer durumların yaşanmaması için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Genel Kurulun 31/3/2009 tarihli 69’uncu Birleşiminde kurulan (10/333, 334, 335) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonu üyelikleri için gruplarınca aday gösterilen milletvekilleri;

Seçildiler.

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

Görüşmeleri 84’üncü Birleşimde tamamlanan, Türkiye Futbol Federasyonu Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ile Millî Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Raporu’nun (1/652) (S. Sayısı: 343) tümü yapılan açık oylamadan sonra, kabul edildi.

Gündemin “Sözlü Sorular” kısmının:

1’inci sırasında bulunan (6/426),

10’uncu “ “ (6/546),

11’inci “ “ (6/551),

12’nci “ “ (6/553),

13’üncü “ “ (6/557),

14’üncü “ “ (6/558),

15’inci “ “ (6/559),

21’inci “ “ (6/580),

34’üncü “ “ (6/658),

56’ncı “ “ (6/716),

57’nci “ “ (6/717),

58’inci “ “ (6/718),

60’ıncı “ “ (6/720),

61’inci “ “ (6/721),

64’üncü “ “ (6/724),

66’ncı “ “ (6/729),

71’inci “ “ (6/743),

141’inci “ “ (6/889),

160’ıncı “ “ (6/912),

184’üncü “ “ (6/949),

185’inci “ “ (6/950),

186’ncı “ “ (6/951),

195’inci “ “ (6/965),

240’ıncı “ “ (6/1032),

299’uncu “ “ (6/1100),

300’üncü “ “ (6/1102),

301’inci “ “ (6/1103),

345’inci “ “ (6/1153),

348’inci “ “ (6/1158),

361’inci “ “ (6/1173),

379’uncu “ “ (6/1194),

384’üncü “ “ (6/1201),

417’nci “ “ (6/1238),

420’nci “ “ (6/1241),

423’üncü “ “ (6/1244),

438’inci “ “ (6/1260),

Esas numaralı sözlü sorulara Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım cevap verdi; Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu, Tokat Milletvekili Reşat Doğru, Kütahya Milletvekili Alim Işık, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut ve Niğde Milletvekili Mümin İnan, cevaba karşı görüşlerini açıkladılar.

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

1’inci sırasında bulunan ve İç Tüzük’ün 91’inci maddesi kapsamında değerlendirilerek temel kanun olarak bölümler hâlinde görüşülmesi kabul edilen, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu’nun (1/324) (S. Sayısı: 96) görüşmeleri komisyon yetkilileri Genel Kurulda hazır bulunmadığından ertelendi.

2’nci sırasına alınan, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkmenistan Hükümeti Arasında Ekonomik İşbirliğine Dair Hükümetlerarası Türk-Türkmen Komisyonu Hakkında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna İlişkin Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu’nun (1/546) (S. Sayısı: 362),

3’üncü sırasına alınan, Türkiye Cumhuriyeti ile Türkmenistan Hükümeti Arasında Ticari ve Ekonomik İşbirliğine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu’nun (1/642) (S. Sayısı: 364),

Görüşmeleri tamamlanarak yapılan açık oylamalardan sonra, kabul edildiler.

6 Mayıs 2009 Çarşamba günü, alınan karar gereğince saat 14.00’te toplanmak üzere birleşime 20.00’de son verildi.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | *Eyyüp Cenap GÜLPINAR* |  |
|  |  | Başkan Vekili  |  |
|  | *Fatoş GÜRKAN* |  | *Murat ÖZKAN* |
|  | Adana  |  | Giresun |
|  | Kâtip Üye |  | Kâtip Üye |

**No.: 94**

**II.- GELEN KÂĞITLAR**

**6 Mayıs 2009 Çarşamba**

**Meclis Araştırması Önergeleri**

1- Giresun Milletvekili Murat Özkan ve 21 Milletvekilinin, yolsuzlukla ilgili Meclis Araştırması Komisyonu raporundan hareketle yolsuzluklar konusundaki durumun araştırılarak yolsuzlukla mücadele için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/361) (Başkanlığa geliş tarihi: 05.05.2009)

2- Mersin Milletvekili Mehmet Şandır ve 24 Milletvekilinin, sosyal güvenlik sistemindeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/362) (Başkanlığa geliş tarihi: 05.05.2009)

**6 Mayıs 2009 Çarşamba**

**BİRİNCİ OTURUM**

**Açılma Saati: 14.03**

**BAŞKAN: Başkan Vekili Eyyüp Cenap GÜLPINAR**

**KÂTİP ÜYELER: Fatoş GÜRKAN (Adana), Murat ÖZKAN (Giresun)**

BAŞKAN – Türkiye Büyük Millet Meclisinin 86’ncı Birleşimini açıyorum.

Toplantı yeter sayısı vardır, görüşmelere başlıyoruz.

Gündeme geçmeden önce, üç sayın milletvekiline gündem dışı söz vereceğim.

Gündem dışı ilk söz, Deniz Gezmiş, Yusuf Aslan ile Hüseyin İnan’ın idam edilmesinin yıl dönümü vesilesiyle söz isteyen Mersin Milletvekili Ali Rıza Öztürk’e aittir.

Buyurun Sayın Öztürk. (CHP sıralarından alkışlar)

**III.- GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR**

*A) Milletvekillerinin Gündem Dışı Konuşmaları*

*1.- Mersin Milletvekili Ali Rıza Öztürk’ün, Deniz Gezmiş, Yusuf Aslan ve Hüseyin İnan’ın idam edilmelerinin 37’nci yıl dönümüne ilişkin gündem dışı konuşması*

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Deniz Gezmiş, Yusuf Aslan ve Hüseyin İnan’ın bundan otuz yedi yıl önce idam edilişleri nedeniyle gündem dışı söz almış bulunuyorum. Hepinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum.

Bundan kırk bir yıl önce, 1968’de, başta Avrupa ve Amerika olmak üzere, Latin Amerika ülkeleri ve tüm ülkelerde gençlik hareketleri başlamış, “özgür, demokratik üniversite” talepleriyle başlayan bu hareketler daha sonra işçi gençlik, köylü gençliğe sıçramış, toplumun diğer kesimlerine sıçramış. Bu hareketler bizim ülkemizi de etkilemiş, derinden etkilemiştir. Ama demokratik ülkelerde bu hareketler hoşgörüyle karşılanmış ve o dönemin gençlik liderleri daha sonra bakan olmuş, ancak bizim gibi ülkelerde demokrasi kıt olduğundan, demokratik hak ve özgürlükler olmadığından, bizim gençlik hareketinin liderleri idam sehpalarına gönderilmiş ve toplu katledilmişlerdir.

Şimdi, “1968 olayları” denilince akla başta Deniz Gezmiş, Yusuf Aslan ve Hüseyin İnan gelmektedir. Bunların bu yükselen gençlik mücadelesini de esas olarak bastırmak, bunların düşüncelerinin önüne geçmek için, toplumda yükselen bu muhalefeti bastırmak için 12 Mart 1971 askerî darbesi gelmiştir. Askerî darbe, tüm olağanüstü yönetimlerde olduğu gibi, bir hukuksuzluk, bir keyfîlikle başlamıştır ve başta bu gençlik hareketlerinin liderleri tutuklanmış, bunlar yargılanmaya başlanmıştır.

Şimdi, Deniz Gezmişler ne yaptı da yargılandılar, ne eylem yaptılar da yargılandılar? Onlar “Anayasa ihlal edilmesin.” dediler, “1961 Anayasası tam uygulansın.” dediler ve Anayasa’yı ihlalden yargılandılar.

Onlar, gerçekten 61 Anayasası’nın uygulanması için Samsun’dan Ankara’ya kadar yürüyüş yapan insanlardı. Onların 146’dan, yani Türkiye Cumhuriyeti Anayasası’nı tağyir, tebdil ve ilgadan yargılanmasını gerektirecek en küçük somut bir eylemlerinin olmadığı ve o konudaki o suçun maddi unsurlarının olmadığı bugün tüm hukukçular tarafından tespit edilen bir gerçektir.

Gerçekten Anayasa’yı savunmak ve tüm bunları yapmak için, bunu Deniz’in sorgu ifadesinde de görebiliyoruz: “İddianamede bizim Anayasa’yı cebren ilgaya teşebbüs ettiğimiz ileri sürülmektedir. Bu ülkede Anayasa'yı en fazla savunan bizleriz. Anayasa'yı ihlal edenler ise ortadadır. Anayasa'nın uygulanmasını isteyen gene bizleriz.

İddia makamı, bizim vermekte olduğumuz bağımsızlık savaşına karşıdır, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'na karşıdır, reformlara karşıdır. Onlar 36 milyonluk ülkenin bütün yükünü 20 gencin üzerine yıkmaya çalışmışlardır.

Bizi bağımsız bir ülkenin çocukları olmaktan mahrum eden, hepiniz dâhil sizlersiniz, çünkü Amerika sizin döneminiz sırasında Türkiye'ye girdi ve hiçbiriniz sesinizi çıkarmadınız.

Meydanlarda bunlara karşı bizler dövüşmek mecburiyetinde kaldık, bizler kurşunlandık ve sonunda idam isteğiyle buraya getirildik.

Türkiye'nin bağımsızlığından başka hiçbir şey istemedik ve hayatımızı bu yola koyduk. Varlığımızı Türkiye halkına armağan ettik.

Yaptıklarımızın haklı olduğuna inanıyorum ve bu sebeple Amerikan emperyalizmine ve iş birlikçilerine karşı mücadele verdik. Anayasa’nın başlangıç ilkesinde belirtilen ulusun zulme karşı direnme hakkını kullandık.”

Değerli arkadaşlarım, görüldüğü gibi, o dönem yargılanan Deniz Gezmişlerin eylemi falan değildi. O dönem yargılanan bir dönemin düşüncesiydi, onların düşünce sistemiydi ve inançlarıydı. Askerî sıkıyönetim komutanlarından emir alan askerî mahkemeler, yasa kurallarını bir kenara bırakarak tümüyle askerî sıkıyönetim komutanlarının verdiği talimatlar doğrultusunda, bu eylemlere doğrudan Ceza Kanunu’nun 146’ncı maddesini uyguladılar. Gerçekten o dönem bunları asma tutum ve davranışı Türkiye Büyük Millet Meclisi Parlamentosunda devam etti. Parlamento askerî idarenin baskısı altındaydı.

O dönemin eski İçişleri Bakanı Nahit Menteşe yanlış yaptıklarını düşünüyor: “Deniz Gezmiş ve arkadaşları konusunda yanlış yaptık, adli hatalar olabilir. O zaman banka soygunu gibi olaylar kamuoyunda çok tepki yaratıyordu, altında başka şeyler de vardı. Rejimi korumak, nizamı korumak devlet adamının görevi, devlet elden gidiyor görüşü vardı o zaman. Birtakım duyumlarımız vardı. Bunlar da gözünü budaktan sakınmıyorlardı. O zamanki asker de bunların mutlak surette idam edilmesi taraftarıydı.” diyor. Yani, o zamanki askerin bunların mutlak surette idam edilmesini istedikleri için onlar idam edilmişlerdir.

Değerli milletvekilleri, onlar, Denizler, Mahirler, Yusuf Aslan ve Hüseyin İnan bir uyanışın ürünüydü. Onlar, kendilerini evrensel mücadelenin, yani ezenlerle ezilenlerin mücadelesinin bir parçası olarak görüyorlardı. Onlar, emperyalizm ve iş birlikçilerinin bu ülkeden sökülüp atılacağına, Türkiye'nin bağımsızlığına kavuşacağına ve bir gün bu ülkede sömürünün olmadığı…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Öztürk, devam ediniz.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Devamla) – … insanların eşit ve özgür olacakları bir toplumsal düzenin kurulacağına inanmaktaydılar. İnsanın insanı sömürmediği hakça bir düzenin Türkiye’de kurulmasını istiyorlardı. Böyle bir düzenin kurulması için ülkenin bağımsız olması gerektiğini düşünüyorlardı. Bu nedenle emperyalizme ve yerli iş birlikçilerine karşı mücadele edilmesinin gerektiğini düşünüyorlardı. Tarihteki pek çok devrimci gibi Denizlerin de ölümü göze almalarını, idam sehpası önünde bile kararlılıklarından yılmamalarını sağlayan işte bu inanç ve bu mücadele gücüdür. Böyle bir ortamda Denizlerin tam bağımsızlık mücadelesi ve emekten yana bir iktidar ve demokrasi mücadelesi, hedefleri açısından bugünleri aydınlatmaya devam ediyor ve o nedenle, Denizler bunun için unutulmuyor, unutulmayacaktır. Ama, Denizleri hukuka aykırı bir şekilde düşüncelerinden dolayı, inançlarından dolayı idam edenler, idam edilirken ellerini ovuşturarak onu seyredenler, bugün, Türk toplumu tarafından unutulmuştur.

Yusuf Aslan’ın idam sehpasına giderken söylediği şu cümle çok önemlidir değerli arkadaşlarım: “Ben şahsi hiçbir çıkar gözetmeden halkımın mutluluğu ve bağımsızlığı için savaştım. Bu bayrağı bugüne kadar şerefle taşıdım. Bundan sonra da bu bayrağı Türk halkına emanet ediyorum.

Yaşasın işçiler ve köylüler ve yaşasın devrimciler! Kahrolsun faşizm!”

Bunlar inançlarını, düşüncelerini bedenleriyle ödemişlerdir.

Hepinize saygılar sunuyorum. (CHP ve DTP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öztürk.

Gündem dışı ikinci söz, Anneler Günü münasebetiyle söz isteyen İzmir Milletvekili Şenol Bal’a aittir.

Sayın Bal, buyurun. (MHP sıralarından alkışlar)

*2.- İzmir Milletvekili Şenol Bal’ın, Anneler Günü’ne ilişkin gündem dışı konuşması*

ŞENOL BAL (İzmir) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, tüm dünyada ve ülkemizde her yıl Mayıs ayının ikinci pazar günü kutlanan ve evrensel bir gün olan Anneler Günü dolayısıyla gündem dışı söz almış bulunmaktayım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Sayın milletvekilleri, sözlerime başlamadan önce, Mardin Mazıdağı Bilge köyünde meydana gelen, hamile kadınların, çocukların bile hunharca katledildiği ve 45 vatandaşımızın ölümüne sebep olan insanlık dışı katliamı lanetliyor, ölenlere Allah’tan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyorum ve yine yeniden tırmanan, tırmandırılan bölücü etnik terörün son günlerde vatan evlatlarına yönelik saldırılarıyla şehit edilen yavrularımıza Allah’tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı, sabır ve metanet diliyorum ve Hükûmetin gerekli tedbirleri bir an önce almasını, devletimizin gücünü ve varlığını ortaya koymasını; terörü azdıranların, teröre yataklık edenlerin, terörü kaşıyanların ve terör örgütünün sözcülüğünü yapanların bir an önce cezalandırılması gerektiğini bu kürsüden haykırıyorum.

Sayın milletvekilleri, Anneler Günü dolayısıyla tarihin her döneminde milletimizin bağımsız olabilmesi ve varlığını devam ettirebilmesi için evlat yetiştirmiş, Türk tarihinde iz bırakmış kahramanları bu ülkeye hediye etmiş başta Büyük Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk’ün sevgili validesi Zübeyde Hanım olmak üzere tüm Türk analarını rahmetle, minnetle ve şükranla anıyorum ve yine bugün dolayısıyla, özellikle vatanımızın bölünmez bütünlüğü için gözünü kırpmadan şehadet mertebesine erişmiş evlatlarımızın annelerine saygı, minnet ve şükranlarımı sunuyorum ve bu kürsüden onlara seslenmek istiyorum: Yalnız değilsiniz! Siz, bu aziz milletin annelerisiniz ve sizlere gösterilmesi gereken ihtimam ve hassasiyetin yeterli olmadığını bilen bir kişi olarak bu Anneler Günü’nde sizlerden özür diliyorum ve yine, hayat tecrübesiyle geleceğimizi şekillendiren, bize sevgiyi ve sevmeyi öğreten, şartlar ne olursa olsun geleceğe umutla ve güvenle bakmayı sağlayan, bizleri güçlü kılan, büyük bir sabırla yetişmemizi sağlayarak en yüce görevi yerine getiren tüm annelerin Anneler Günü’nü kutluyorum.

Annelik, anlatılamaz sevginin, tarifi mümkün olmayan fedakârlığın, feragatin ve sabrın ifadesidir. Dünyada tüm anneler özeldir ama Türk anaları daha da özeldir çünkü Türk anası evladını vatan görevine eline kına yakarak gönderir. Bu örnek bile tek başına Türk anasının özel olduğunu anlamaya yeterlidir.

Sayın milletvekilleri, bugün, ülkemiz cumhuriyet tarihinin en büyük işsizlik oranını yakaladı. Ekonomimiz en büyük küçülme dönemine girdi ve ekonomik kriz her geçen gün derinleşiyor. Çok büyük bir kesim aile ve tabii ki ailede kadınlar yani analar çaresiz. Çocuklarının geleceğinden endişeli ve umutsuz. Bir anne için en sıkıntılı durum bu olsa gerek. Çocuklarının yarınından endişeli analarımız.

Evet, yardım paketlerine muhtaç edilen anaların sayısının her geçen gün arttığı ülkemiz, annelere övünerek verildiği söylenen ayda 25 TL’lik eğitim yardımı için uzayan kuyruk görüntüsünün olduğu ülkemiz, pazar yerlerinde atık sebze ve meyveleri aş yapmak için evine götüren kadınların her geçen gün arttığı ülkemiz, çöp kutuları içinden kuru ekmek ve malzeme toplayan anaların olduğu ülkemiz, dağıtılan yardım malzemesini alabilmek için ezilen anaların olduğu ülkemiz, ailesini ayakta tutabilmek için her türlü fedakârlığa katlanıp itilip kakılan anaların olduğu ülkemiz; bu manzaraları artık görmek istemiyoruz. Türkiye Cumhuriyeti devletine bu görüntüler yakışmıyor.

Evet, çalışan kadınların annelikten ileri gelen, örneğin kreş problemi çözülmeli artık. Engelli çocuklara sahip eli öpülesi analar için kalıcı çözüm üreten projeler uygulanmalı artık. Biz ülke olarak kalkınabilmek için, kendisine ve çocuklarına misyon yükleyip çocuklarının geleceğini doğru yönlendirebilecek, onlara yol gösterebilecek güçlü ve eğitimli anne modelini geliştirip çoğaltmak zorundayız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Bal, devam ediniz efendim.

ŞENOL BAL (Devamla) – Sayın milletvekilleri, Anneler Günü, annelere şükranı ve sevgiyi ifade etme günü ama tüm dünyada, kapitalist sistemin -her konuda olduğu gibi- bu günü de, ölçüyü aşarak, kampanyalar, reklamlarla ticari bir pazarlama metaı hâline getirdiği bir gerçek. Özellikle bu kriz ortamında, önerilen pahalı hediyelerin alınma şansının olmayışı, sevgi ve muhabbet günü olması gereken bu günü, Anneler Günü’nü burukluk günü hâline getirebiliyor. Bu konuya da dikkat çekmek istedim.

Sözlerime son verirken tüm annelerin günlerini kutlar, sevgi ve saygılarımı sunarım. (MHP, AK PARTİ ve CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bal.

OKTAY VURAL (İzmir) – Cevap verecek Bakan yok galiba Sayın Başkan.

BAŞKAN – Yok herhâlde.

OKTAY VURAL (İzmir) – Keşke böyle bir güzel günü Parlamento adına paylaşabilecek Sayın Bakan orada olsaydı.

BAŞKAN – Gündem dışı üçüncü söz, Vakıflar Haftası münasebetiyle söz isteyen Kırıkkale Milletvekili Turan Kıratlı’ya aittir.

Buyurun Sayın Kıratlı. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

*3.- Kırıkkale Milletvekili Turan Kıratlı’nın, Vakıflar Haftası’na ilişkin gündem dışı konuşması*

TURAN KIRATLI (Kırıkkale) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Vakıflar Haftası dolayısıyla gündem dışı söz almış bulunuyorum. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de öncelikle, evvelki gün Mardin’de menfur saldırıda hayatlarını kaybeden vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet, yaralılara acil şifalar diliyorum.

Türk düşüncesinin ve hayat tarzının oluşturduğu vakıflar, kültür ve medeniyete, özveri, yardımlaşma ve dayanışma ile ırk, dil, din, mezhep ve görüş ayrılıkları olmaksızın birlikte yaşama, acıyı ve tatlıyı paylaşma gibi insanlığın ve insanca yaşamanın vazgeçilmez esaslarını katmıştır.

Öyle ki, ilginç vakıfların varlığı bizleri hayretlere düşürüyor. Bunlardan evlenecek muhtaç kimselerin çeyizlerini temin için kurulan vakıftan, kanadı kırılıp yolda kalmış göçmen kuşların barınması için kurulan vakıflara kadar hemen her alanda, hatta nukut vakıflarına kadar vakıflar kurulmuştur.

Bu insani anlayışın beşiği olan Osmanlı tam bir vakıf cennetiydi ve Osmanlıda vakıf şehirler vardı. Osmanlıda yaklaşık 200 bin, bugün Amerika’da 33 bin ve günümüz Türkiye’sinde ise 4.520 vakıf bulunmaktadır. Bu tablo, geçmişte atalarımızın bu alanda ne kadar ileride olduklarını ortaya koymaktadır.

Uygarlığın beşiği olan Anadolu, dünyanın hiçbir yeriyle kıyaslanamayacak tarihî zenginlikleri barındırmaktadır. Bu tarihî zenginliklerin en önemli bölümünü vakıf kültür varlıkları oluşturmaktadır. Vakıf yolu ile kurulan ata yadigârı kültür varlıklarının bakım, onarım ve restorasyonu Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından büyük bir itina ve çaba ile yürütülmektedir. Hâlihazırda, dijital ortamda 19.825 adet kültür varlığının kaydı yapılmış olup 2002-2008 yılları arasında 3.363 adet eserin restorasyonu gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca, sosyal devlet ve vakıf ruhu ile seksen bir ilde 82 bin muhtaç aileye sıcak yemek servisi yapılmaktadır. Geçenlerde Kırıkkale’de bu hizmeti yerinde gördüm, verilen yemekleri tattım. Vakıflar Genel Müdürlüğünün şefkat elemanları, hijyenik bir ortamda muhtaç ailelerin evlerine kadar servis yapmaktadırlar. Vatandaşlarımız rencide edilmeden verilen bu hizmetler beni çok duygulandırdı.

Bir başka hizmeti de başta şehit ve yetim çocukları olmak üzere 10 bin öğrenciye ortaöğretim bursu verilmektedir.

Vakıflar Genel Müdürlüğünün kayıtlarında bulunmayan 27.403 taşınmaz tespit edilerek kayıt altına alınmıştır. Artık vakıf malları sahipsiz değildir, maksadına uygun kullanılmaktadır. Bilindiği gibi, bölgelerimizde onlarca eser yok olmaktan kurtarılmıştır. Bunlardan bazılarını yâd etmek gerekirse: İstanbul’da Yenikapı Mevlevihanesi, Amasya’da Abide Hatun Camii, Aydın’da Nasuh Paşa Külliyesi, Edirne’de II. Bayezid Camii, Eskişehir’de Seyit Battal Gazi Külliyesi, Hatay’da Habib-i Neccar Camii, Iğdır’da Ejder Kervansarayı, Kastamonu’da Yakupoğlu Külliyesi, Konya’da Karatay Medresesi, Kırşehir’de Cacabey Medresesi, Kırıkkale’de Hasandede Külliyesi, Tarsus’ta Ashab-ı Kehf Camii, Mardin’de Şehidiye Medresesi, Sivas’ta Alacahan Kervansarayı, Tokat’ta Mevlevihane, Yalova’da Ahmet Paşa Camii, Malatya’da Battalgazi Silahtar Mustafa Paşa Kervansarayı ihya edilmiş olup, Anadolu’nun birer sembolü olarak yaşatılmaktadır. Enteresan olanı da bu hizmetler devletten tek kuruş almadan yapılmaktadır.

“İş bilenin, kılıç kuşananın.” Dört yılda 15 katına çıkarılan bir bütçe. Tebrikler, tebrikler! Ben, bu sebeple, Vakıflar Genel Müdürümüze, tüm çalışanlarına, birlikte oldukları Sayın Mehmet Ali Şahin ve Hayati Yazıcı bakanlarımıza çok teşekkür ediyor, yeni Bakanımız Bülent Arınç Bey’e de başarılar diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Kıratlı.

Gündeme geçiyoruz.

Başkanlığın Genel Kurula sunuşları vardır.

Meclis araştırması açılmasına ilişkin iki önerge vardır, ayrı ayrı okutuyorum:

**IV.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI**

*A) Meclis Araştırması Önergeleri*

*1.- Giresun Milletvekili Murat Özkan ve 21 milletvekilinin, yolsuzlukla ilgili Meclis Araştırması Komisyonu raporundan hareketle yolsuzluklar konusundaki durumun araştırılarak yolsuzlukla mücadele için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/361)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Yolsuzluk olaylarının giderek yaygınlaştığı ülkemizde siyasal ve idari süreçte yer alan aktörler arasındaki ilişkilerde çıkar sağlama gayesiyle hukuk, ahlak ve etik değerlerin ihlal edilmesi toplumda yozlaşmanın başlamasına sebep olmuştur. Bundan daha da kötüsü; toplumun bu yozlaşmayı kanıksar hale gelmesidir. Geleceğimizi tehdit eden bu çürümenin kokusunun tarafları rahatsız bile etmemesi son derece düşündürücüdür. Süregelen bu politik yozlaşmanın önüne geçilemez ise; ileride telafisi mümkün olmayacak sonuçlar doğuracaktır.

Bu kapsamda; 07.01.2003 tarih ve 755 no'lu kararla "Yolsuzlukların sebeplerinin, sosyal ve ekonomik boyutlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi" için kurulan Meclis Araştırma Komisyonu raporunda yerine getirilen veya getirilmeyen hususların, günümüzde giderek artan yolsuzlukların sebeplerinin araştırılması ve yolsuzluklarla mücadele için strateji oluşturulması amacıyla Anayasanın 98'inci, İç Tüzüğün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ederiz.

1) Murat Özkan (Giresun)

2) S. Nevzat Korkmaz (Isparta)

3) Oktay Vural (İzmir)

4) Hasan Çalış (Karaman)

5) Münir Kutluata (Sakarya)

6) Mehmet Şandır (Mersin)

7) Ahmet Kenan Tanrıkulu (İzmir)

8) Osman Durmuş (Kırıkkale)

9) Ali Uzunırmak (Aydın)

10) Mehmet Serdaroğlu (Kastamonu)

11) Hasan Özdemir (Gaziantep)

12) Behiç Çelik (Mersin)

13) Ahmet Duran Bulut (Balıkesir)

14) Cemaleddin Uslu (Edirne)

15) Necati Özensoy (Bursa)

16) D. Ali Torlak (İstanbul)

17) Abdülkadir Akcan (Afyonkarahisar)

18) Muharrem Varlı (Adana)

19) Yılmaz Tankut (Adana)

20) Reşat Doğru (Tokat)

21) İsmet Büyükataman (Bursa)

22) Kemalettin Nalcı (Tekirdağ)

Gerekçe:

Uzun zamandır ülkemizin ahlaki yapısında ve değerlerinde ciddi bir yozlaşma yaşanmaktadır.

Bu amaçla "Yolsuzlukların sebeplerinin, sosyal ve ekonomik boyutlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi" için 07.01.2003 tarih ve 755 no'lu kararla Meclis Araştırma Komisyonu kurulmuştur. Komisyon dört aylık süre içinde çalışmalar yapmış, raporlarını sunmuştur.

Fakat günümüzde yolsuzluğun ve siyasal yapının daha da bozulduğu gözlemlenmektedir. Vergi kaçakçılığı, ihale yolsuzlukları, imar tadilat rantları, kendi cebini doldurmaktan başka bir şey düşünmeme, rüşvet, adam kayırmacılık, hizmet kayırmacılığı, oy ticareti, rant kollama, yalan propaganda toplumsal hayatımızda derin ve telafisi güç yaralar açmaktadır.

Yukarıda zikredilen problemlerden büyük bir kısmı politik yozlaşma başlığı altında incelenebilir.

Siyasi ahlakın bu şekilde yozlaşması, politik karar alma sürecinde yer alan siyasilerin, bürokratların, seçmenlerin, çıkar gruplarının yasa ve ahlak kuralları dışına taşarak "amaca ulaşmak için her aracın meşru sayılabileceği" "hiçbir şeyin politik başarı kadar önemli olmayacağı" yönündeki düşüncelerine "kişisel çıkar sağlama" duyguları da eklenerek siyasi ahlak kuralları bozulmuş ve politik yozlaşma ortaya çıkmıştır.

Milletimizin geçmişten beri oluşturduğu "Beyt'ül mala el sürülmez" "Devlet malı yetim hakkı buna dokunulmaz" "Yolsuzluk, usulsüzlük haramdır" gibi ahlaki yaklaşımların yerine; dürüst olanın dışlandığı "Devletin malı deniz yemeyen domuz" düşüncesinde bir anlayış egemen olmuştur.

Siyasal yozlaşmanın bir başka yönü de adam kayırmacılık şeklinde oluşmakta; bu da kariyer ve liyakat ilkesi çerçevesinde görev alınması gereken kamuoyu bürokrasisinde, yetersiz ve yeteneksiz kişilerin görev almasına neden olmaktadır.

Politikanın ülke menfaatine yapılan bir uğraş olmaktan çıkarak; kişisel menfaatlerin ya da yakın çevrenin menfaatlerinin korunduğu, iktidara gelenlerin kendi zenginlerini yaratmak gibi bir görevleri olduğu geleneği yerleşik bir hal almıştır.

Politik ve ekonomik yozlaşma, toplumda güven duygusunu yok etmektedir. Ekonomik anlamda ise; rekabeti ortadan kaldırarak ekonominin sağlıklı gelişmesini önlemektedir. Siyasilerin değişmesiyle, ekonomi aktörlerinin de değiştiği görülmektedir.

Sosyal ve ekonomik adaletsizliklerin; toplumda güven duygusu, onur, haysiyet ve namus gibi erdemlerin gelişmesini önleyen politik yozlaşma konusunda, Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne ve herkese önemli görevler düşmektedir. Kamuda bazı kurum ve kuruluşların daha fazla yolsuzlukla anıldığı ise bilinen bir gerçektir. Bu kuruluşların tespiti ve alınması gereken önlemlerin belirlenmesi gerekmektedir.

Bu amaçla; 07.01.2003 tarih ve 755 no'lu kararla "Yolsuzlukların sebeplerinin, sosyal ve ekonomik boyutlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi" amacıyla kurulan Meclis Araştırma Komisyonu raporlarında belirtilen hususlarda yerine getirilen veya getirilmeyen maddelerin tespiti, eksikliklerin saptanması ve yolsuzluk risk haritasının çıkartılarak, yasamanın yapması gereken işlerin belirlenmesi için Araştırma Komisyonu kurulmasına ihtiyaç vardır.

*2.- Mersin Milletvekili Mehmet Şandır ve 24 milletvekilinin, sosyal güvenlik sistemindeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/362)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Sosyal Güvenlik Sisteminde yaşanan sorunlar artık ertelenemez bir noktaya gelmiştir. Sosyal Güvenlik Sisteminin sorunlarının nedenlerinin ve çözümlerinin araştırılarak alınacak önlemleri tespit etmek üzere Anayasanın 98. ve İçtüzüğün 104. ve 105. maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

Saygılarımızla.

1) Mehmet Şandır (Mersin)

2) Oktay Vural (İzmir)

3) Yılmaz Tankut (Adana)

4) Şenol Bal (İzmir)

5) Süleyman Nevzat Korkmaz (Isparta)

6) Alim Işık (Kütahya)

7) Recep Taner (Aydın)

8) Necati Özensoy (Bursa)

9) Kadir Ural (Mersin)

10) Abdülkadir Akcan (Afyonkarahisar)

11) Osman Durmuş (Kırıkkale)

12) Ali Uzunırmak (Aydın)

13) Reşat Doğru (Tokat)

14) Akif Akkuş (Mersin)

15) Rıdvan Yalçın (Ordu)

16) Sabahattin Çakmakoğlu (Kayseri)

17) Kürşat Atılgan (Adana)

18) Münir Kutluata (Sakarya)

19) Ümit Şafak (İstanbul)

20) Ahmet Orhan (Manisa)

21) Hamza Hamit Homriş (Bursa)

22) İsmet Büyükataman (Bursa)

23) Kamil Erdal Sipahi (İzmir)

24) Ahmet Bukan (Çankırı)

25) Hüseyin Yıldız (Antalya)

Gerekçe

Türkiye Cumhuriyeti Devleti sosyal bir hukuk devletidir.

Vatandaşların sosyal güvencesi devletin sorumluluğu altındadır. Sosyal Güvenlik hakkı Anayasamızın "Temel Hak ve ödevler" kısmı üçüncü bölüm 60 ve 61 maddelerinde düzenlenmiştir.

Anayasamıza göre, "Herkes, sosyal güvenlik hakkına sahiptir. Devlet, bu güvenliği sağlayacak gerekli tedbirleri alır ve teşkilatı kurar.

Devlet, harp ve vazife şehitlerinin dul ve yetimleriyle, malûl ve gazileri korur ve toplumda kendilerine yaraşır bir hayat seviyesi sağlar.

Devlet, sakatların korunmalarını ve toplum hayatına intibaklarını sağlayıcı tedbirleri alır.

Yaşlılar, Devletçe korunur. Yaşlılara Devlet yardımı ve sağlanacak diğer haklar ve kolaylıklar kanunla düzenlenir.

Devlet, korunmaya muhtaç çocukların topluma kazandırılması için her türlü tedbiri alır.

Bu amaçlarla gerekli teşkilat ve tesisleri kurar veya kurdurur."

Türkiye Cumhuriyeti hükümetleri 1924 Anayasasından bu yana devam eden bu temel hak ve ödevlerin gereğini bu güne kadar elinden geldiğince ve tüm imkânları kullanarak yapmaya çalışmıştır. Bu gün ülkemizde yeterli olmamakla beraber Sosyal güvenlik hukuku ve kurumları vardır ve işler vaziyettedir.

Devlet, vatandaşların Anayasal güvence altında olan sosyal güvenlik hakkı doğrultusunda sürekli iyileştirici tedbirleri almaya çalışmaktadır. Bu anlamda hiçbir Cumhuriyet hükümeti kasıtlı bir ihmal içinde olmamıştır.

Ancak, bu gün Sosyal Güvenlik Sistemi ve kurumu tam bir çıkmazın, iflasın eşiğine gelmiş bulunmaktadır. Bu durumu oluşturan ve sistemi bu sonuca ulaştıran sebep olarak bütünüyle vatandaşlarımızın veya sistemin yanlış ve ihmallerini gösteremeyiz. Sistemi bu noktaya getiren başlıca sebep, Türkiye için seçilen ekonomik kalkınma ve büyüme modelidir. Üretimi dışlayan, ithal ikamesine veya ihracata dayanan büyüme modelleridir. İstihdam yaratmayan, insanına çalışmak imkânı vermeyen kalkınma modelleri ve çalışanı ve işvereni kayıt dışılığa mecbur bırakan vergilendirme modelleri bu gün ülkemizi üretimden uzaklaştırdığı gibi kaçak çalışmaya da yöneltmiştir.

Sosyal güvenlik sisteminde tehlike çanları çalmaya başlayalı çok zaman olmasına rağmen hükümet ve Meclis bu duruma kulaklarını kapatmakta inat göstermektedir.

Yıllardır, ekonomide en önemli kara delik haline gelen sosyal güvenlik açıkları yok sayılmaya çalışılmıştır. Sorunlar her geçen gün artmaktadır.

Özellikle 2009 yılında, Sosyal Güvenlikte "son noktaya gelinmiştir." Artık bu konuda sorunları ertelemek, ötelemek veya yok saymak imkânı kalmamıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi üyeleri dâhil herkesi "emekli aylıklarını alamamak" gibi bir mukadder akıbet beklemektedir.

Bu gün sosyal güvenlik sisteminde aktif-pasif oranı keskin bir şekilde inmiş ve sosyal güvenlik kapsamındaki nüfusta büyük bir gerileme yaşanmaktadır.

Aktif sigortalılar dediğimiz prim ödeyen sigortalılar ile pasif sigortalılar dediğimiz Sosyal Güvenlik Kurumu'ndan aylık alanlar arasındaki makas, giderek daralmaktadır.

İdeal olanı 4 çalışana ya da 3 çalışana 1 emekli düşmesi gerekirken Türkiye'de 2002'de 2.08 aktif sigortalıya 1 pasif sigortalı düşerken, bu oran 2006 ve 2007'de 1.98'e 1, 2008'de 1.90'a 1, Mart 2009 sonu itibariyle de 1.80'e 1'e kadar düşmüş bulunmaktadır.

Ayrıca, aktif/pasif oranı hesaplamasında, "açılan dosya sayısı" oranlamaya esas alınıyor, normal pasif sigortalı sayısına göre hesap yapılırsa bu oran 1.70'e kadar düşmektedir.

Ekonomik krizin de etkisiyle işsiz kalanlar ocak, şubat, mart ve nisan aylarında da arttığı için, aktif sigortalı sayısı daha da azaldı ve aktif-pasif oranı 1.80'Iere düştü. Örneğin sadece Şubat ve Mart 2009'da aylık aktif sigortalı sayısı 301 bin azaldı.

Ayrıca, bütçeden Sosyal Güvenlik Kurumu'na yapılan transferler de her yıl artmaktadır.

2008 yılında 35 milyar TL olan transferlerin, 2009'da 46.7 milyar TL olması hedeflenmiş ama yaşanan kriz nedeniyle prim gelirlerindeki gerilemenin de etkisiyle, bu tutarın 50 milyar TL'yi bulması bekleniyor. Bu arada, Merkezi Yönetim Bütçesi içinde, Sosyal Güvenlik Kurumu'na yapılan bütçe transferlerinin payı da 2000 yılında yüzde 6.91 iken, 2002'de 8.37'ye, 2005'de 15.96'ya çıktı. 2008'de 15.50 olan bu payın, 2009'da 18.2 olması bekleniyor.

Bir başka tehlikeli gelişme ise yüzde 47 olan kayıtdışı istihdam bu hükümet döneminde yüzde 50'yi de aştı. Bu arada "Reform" adı altında yapılan düzenlemeler de yeterince etkili olamıyor; Sosyal Güvenlik Sisteminde sorunlar gittikçe derinleşmekte ve fatura ödenemez bir duruma gelmektedir.

Artık "yapılması gereken ne varsa yapılması zamanıdır."

Yapılması gerekenlerin araştırılması için bir Meclis Araştırma komisyonu kurulmasını teklif ve arz ederiz.

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur.

Önergeler gündemdeki yerlerini alacak ve Meclis araştırması açılıp açılmaması konusundaki görüşmeler, sırası geldiğinde yapılacaktır.

Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazası ve kurtarma çalışmalarının tüm yönleriyle araştırılarak benzer durumların yaşanmaması için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan (10/333, 334, 335) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonunun Başkan, Başkan Vekili, Sözcü ve Kâtip seçimine dair bir tezkeresi vardır; okutuyorum:

*B) Tezkereler*

*1.- (10/333, 334, 335) esas numaralı Meclis Araştırma Komisyonu Geçici Başkanlığının, Komisyonun, Başkan, Başkan Vekili, Sözcü ve Kâtip Üye seçimini yaptığına ilişkin tezkeresi (3/779)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Komisyonumuz, Başkan, Başkanvekili, Sözcü ve Katip üyelerini seçmek üzere 05.05.2009 günü saat 18:30’da B Blok 2. Kat 4. Banko’daki Araştırma Komisyonu Toplantı Salonunda 12 Üye ile toplanmış ve aşağıda isimleri yazılı sayın üyeler belirtilen görevlere seçilmişlerdir.

 Hasan Özdemir

 Gaziantep

 Komisyon Geçici Başkanı

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Adı ve Soyadı | Seçim Bölgesi | Aldığı Oy |
| Başkan : | Hakkı Köylü | Kastamonu | 9  |
| Başkan vekili: | Sadık Yakut | Kayseri | 9 |
| Sözcü : | Nusret Bayraktar | İstanbul | 8 |
| Kâtip: | Fazilet Dağcı Çığlık | Erzurum | 9 |

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur.

Sayın milletvekilleri, alınan karar gereğince “Gündemin Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler” kısmına geçiyoruz.

1’inci sırada yer alan, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu’nun görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

**V.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN**

**GELEN DİĞER İŞLER**

*A) Kanun Tasarı ve Teklifleri*

*1.- Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324) (S. Sayısı: 96)*

BAŞKAN - Komisyon? Yok.

Ertelenmiştir.

2’nci sırada yer alan, İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 Milletvekilinin, Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu’nun görüşmelerine başlayacağız.

*2.- İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 milletvekilinin, Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/266, 2/268) (S. Sayısı: 257) (x)*

BAŞKAN - Komisyon ve Hükûmet buradalar.

Komisyon raporu 257 sıra sayısıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Teklifin tümü üzerinde söz talepleri vardır gruplar adına.

İlk söz Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü’ye ait.

Sayın Çöllü, buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA HÜSNÜ ÇÖLLÜ (Antalya) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 257 sıra sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri üzerinde CHP Grubu adına söz aldım. Sizleri saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, denizci kökenli bir milletvekili olarak, denizlerimizin Türk ekonomisinin can simidi olduğunu ve önemli bir potansiyele sahip olduğunu, Türkiye'nin yüzünü daha fazla denizlere dönmesi gerektiğini her fırsatta sizlerle paylaşıyorum. Hele ekonomik krizin dalga dalga yayıldığı bugünlerde sektörün önemi ve varlığını sürdürmesi çok daha büyük önem kazanmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığının 2009 yılı bütçesi görüşülürken kendisi de denizci kökenli bir Bakan olan Sayın Ulaştırma Bakanımız gemi inşa sektöründeki gelişmelerden gururla bahsediyordu. Gerçekten de gemi inşa sanayisinde 23’üncülükten 5’inciliğe yükseldik; yüzde 350’lik bir büyüme, çok büyük bir başarı ve ülkemize de çok önemli katma değerler sağlandı. Ancak bu tabloyu şu an görmek ve yaşamak maalesef mümkün değil. Şu anki durumu isterseniz sizlerle kısaca paylaşmak istiyorum.

Değerli milletvekilleri, “Kriz teğet geçti.”, “Kriz psikolojik.” söylemlerinden sonra gerçeğin hiç de öyle olmadığı hepimizin gözleri önünde ve üzülerek söylüyorum, hâlâ da Hükûmetin krizi doğru dürüst yönettiğini söyleyebilmek güçtür.

Değerli arkadaşlar, kriz denizcilik sektörünü teğet geçmemiştir, denizci tabiriyle bodoslamadan sektörün içine girmiştir. Sektör temsilcileri, yedi sekiz aydır gelinen durumu defalarca ortaya koymuş, yapılması gerekenlerin altını çizmişlerdir, ancak Hükûmet tarafınca henüz somut bir adım atılmış değildir. Birkaç ay önce Ekonomi Koordinasyon Kurulu toplanmış, denizcilik sektörü ve sorunları masaya yatırılmış ve çözüm önerileri sektör tarafınca sıralanmıştı. Ama geçen sürede, bakıyorum, Hükûmetten de hâlâ somut bir adım atılmış değildir.

*(x) 257 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.*

Sizlere bir iki rakam vermek istiyorum: 2007 Aralık ayında yeni gemi siparişi 200 iken, 2008 Aralıkta bu rakam 7 olmuştur, 200’den 7’ye düşmüş. Siparişte 99 geminin yapımı ertelenirken 68 proje ise tamamen iptal edilmiş durumdadır. Bu iptal ve ertelemeler nedeniyle yaşanacak ekonomik kaybın maliyetinin, değerinin 3 milyar dolar düzeyinde olduğu ifade edilmektedir. Ayrıca, istihdamda da ciddi daralmalar yaşanmaktadır. 2008’in yaz aylarında tersanelerde 36.981 kişi çalışırken, bugüne kadar yaklaşık 13 binin üzerinde kişi işini, aşını kaybetmiştir. Yani gemi inşaat sektörü ağır bir krize doğru sürüklenmektedir. Taşımacılıkta da durum aynıdır. Günlük kazançlar 2008 yılında hem tepe hem dip noktalarını görmüştür. 2008 Mayısta günlük 200 bin dolardan sözleşme yapılırken, altı ay sonra, 2008 Aralıkta 2 bin doların altında sözleşmeler yapılmıştır. Evet, 2 bin dolar. Şu an 20 bin dolarlara çıkmıştır.

Değerli milletvekilleri, Denizcilik Müsteşarlığının 2009 bütçesiyle ilgili konuşurken gündeme getirmiştim; elimizdeki bütçenin krizde sektörün sorunlarının çözülmesiyle uzaktan yakından ilgisi yoktur demiştim. Bu nedenle de acil önlemler alınması gerekiyor. Görüşmekte olduğumuz teklif bu açıdan da büyük önem taşımaktadır. Ekonomik krizin dalga dalga yayıldığı bugünlerde denizcilik sektörüne yönelik böyle bir düzenlemenin yapılması son derece önemlidir. Sektörde yaşanacak bir hareketlilik tüm yan sektörler, dolayısıyla istihdam üzerinde de olumlu etkiler yaratacaktır. Ancak, bu yeterli değildir. Krediler ve istihdam yükünün azaltılması gibi konularda da gerekli adımların atılmaması durumunda denizcilik sektörü ağır bir yara alacaktır.

Değerli milletvekilleri, Türkiye, ekonomik sorunlarını aşabilmek için büyük düşünmek zorundadır. Gerçekten de büyük düşünebilmek için konuya oldukça tepeden bakmak gerekmektedir. Uzun bir kıyı sınırına sahip bir ülke olarak denizciliğimizi, deniz ticaretimizi, deniz turizmimizi ve balıkçılığımızı yeterince geliştirdiğimiz takdirde, daha önceki konuşmalarımda da bahsettiğim gibi, Yunanistan’ın kişi başına sağladığı 10 bin dolarlık millî gelir rakamını çok rahatlıkla Türkiye de yakalayabilecektir.

Denizcilik sektörünün bilinen dinamiklerinden yük ve yolcu taşımacılığı, limancılık faaliyetleri, gemi inşa ve tersanecilik hizmetleri ve deniz turizmini oluşturan kruvaziyer turizmi, yat işletmeciliği, marina işletmeciliği, çekek yeri, dalış ve su sporları faaliyetlerinin yanı sıra balıkçılığı ile ülkemizin lokomotif sektörlerinden olması gereği tartışılmaz bir gerçektir.

Bunların yanına eğitimi de eklemeliyiz. Hızla gelişen dünya deniz ticaret filosunun en önemli açığı eğitimli gemi adamıdır. Filipinler bu yolla milyarlarca dolar gelir sağlıyor. Biz de gençlerimizi bu alana yönlendirebilir ve eğitebilirsek hem kendi gemilerimizde hem de yabancı gemilerde istihdam olanağı bulunabilecektir. Bu nedenle denizciliğimizi tüm yönleriyle planlayabilmeliyiz. Bütün unsurları içine alan bir kıyı master planı hazırlanması Türkiye için çok önemli bir adım olacaktır.

Değerli milletvekilleri, denizcilik sektörünün önünün açılması ve “denizci ülke” hedefinin yakalanabilmesi için çözüm bekleyen birçok konu varken, geçen yılın başlarında yapılan bir düzenlemeyle bir anda denizcilerimizi cezaya boğduğumuzu hepimiz hatırlıyoruz. En küçük eksiklikler için 5 bin liralık cezalar ödemeye başladı teknecilerimiz, balıkçılarımız. Doğal ki balıkçılarımızın ve teknecilerimizin bu cezaları ödeyebilmesi mümkün değildi. Hemen bir çalışma yapıldı, kanun teklifi hazırlandı, CHP’li arkadaşların desteğiyle Meclis Başkanlığına sunuldu ve diğer partililerin de ortak katkısıyla sorunu çözmüş olduk.

Değerli milletvekilleri, denizcilik konusunda yapacağımız daha çok iş, almamız gereken daha çok yol var. Size bir iki rakam vereyim ki bulunduğumuz eksikliği ve durumu daha iyi algılayabilelim: Amerika’da 18 kişiye 1 tekne düşerken, Hollanda’da 64 kişiye, İtalya’da 68 kişiye, İngiltere’de 124 kişiye, Yunanistan’da 103 kişiye 1 tekne düşerken üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde 2 bin kişiye 1 tekne düşmektedir. “Tekne” derken sandal ve küçük ölçekte imkânlardan bahsediyorum, yani amatör denizciliği teşvik edecek unsurlardan. Bunun birçok nedeni vardır, biri de vergi sorunudur. Amatör denizciliği geliştirmeden denizciliği geliştirebilmemiz, denizci ülke olmamız mümkün değildir. Az önce söylediğimiz değerleri yakalayabilmemiz için önce amatör denizciliği geliştirmemiz şarttır. Ama, maalesef, katma değer vergisi, özel tüketim vergisi, motorlu taşıtlar vergisiyle bu alanın gelişmesinin önüne set çekilmiştir. Kara yollarındaki harcamaların hiçbiri denizlerimizde yapılmamasına karşın, kara taşıtlarından alınan motorlu taşıt vergisinin tam 8 katı deniz taşıtlarından alınmaktadır. Denizdeki bir deniz aracının hava muhalefeti düşünülerek yılda iki üç ay kullanıldığı hesaplanırsa, kara taşıtına göre tam 40 kat deniz aracından vergi alınmaktadır.

Ayrıca, bugün, Akdeniz çanağında dolaşan 600-700 bin tekne vardır. Bunlar gelir seviyesi yüksek insanlardır. Uzun bir kıyı sınırına sahip bir ülke olarak biz bu tekneleri ülkemize çekebilmeyiz. Bunu başardığımızda turizm gelirlerinde de önemli artışlar olabilecektir. Türkiye'nin böyle bir strateji geliştirmesinde, marina yatırımlarını öncelemesinde, yatırım aşamasındaki sorunları çözmesinde, kruvaziyer limanlara öncelik vermesinde büyük yarar vardır.

Değerli milletvekilleri, Türkiye vergi konusunda enteresan bir ülke. “Kümesteki kaz” kavramını hepimiz biliyoruz, hep kümesteki kazlardan vergi alıyoruz. Kayıt dışı ekonomiden şikâyet ediliyor ama kayıt dışılıkla mücadele konusunda herhangi bir adım atılmıyor. Yükü de, kümesteki kazlar, dolaylı vergilerle kazancına bakılmaksızın yoksul vatandaşlarımız ödüyor. Bu kavram denizcilik sektöründe de geçerlidir. Doğru düzgün bir kayıt sistemimiz olmadığı için, kayıtlı kaç tekne varsa onlardan, az önce söylediğim yüksek oranlarda vergiler alınmakta. Kayıt dışından da -yabancı bayrağa kaçanlardansa- bir kuruş dahi vergi alamıyoruz. Her yıl üretilen yüzlerce teknenin büyük bölümü bu şekilde yabancı bayrağa kaçıyor ve vergilerden kurtarıyor.

Dikkatinizi çekmek istiyorum, birçok ülke bayrak satıyor. Hiçbir harcama, hiçbir yatırım yapmadan bu yolla bir dolu para kazanıyor. Bizim vatandaşımız da kendi ülkesinde daha yüksek bir maliyetle karşılaştığı için bu ülkelere döviz kazandırmaya devam ediyor. Faturayı ise “Ben ülkemi severim, kayıt altına girerim, bayrağımı da dalgalandırırım.” diyen 1.500-2 bin civarında kişi ödüyor. Bu anlayışı kabul etmek mümkün değildir.

Değerli milletvekilleri, bizim derdimiz, kayıt olmasın, hiç vergi alınmasın değil. Diyoruz ki: “Dünya örneklerinde olduğu gibi makul bir seviyede vergi alınsın.” Neden, kara taşıtının 40 katına varan, hiçbir denize yatırım olmaksızın bu vergiler alınsın? Bu nedenle de, yabancı bayrakla uğraşmak yerine, kayıt dışılığa yönelmek yerine kayıt altına alınarak kişiler vergisini ödesin, vatandaşlarımız da gönül rahatlığıyla tüm denizlerde kendi bayrağını dalgalandırabilsin. Bu noktada Hükûmetten ciddi bir yanıt gelmeyince Deniz Ticaret Odasıyla ilgili diğer örgütlerle ve tabii ki Denizcilik Müsteşarlığıyla da diyalog kurarak bir kanun teklifi için çalışmalara başladık. Sonra ortak bir teklif ortaya çıktı ve teklifimiz Plan ve Bütçe Komisyonunda da olgunlaşarak önümüze geldi.

Teklif ile ilgili birkaç noktada bilgi vermek isterim. Teklifin temel hedefi sağlıklı bir kayıt sistemi oluşsun, makul düzeyde de bir harç alınsın şeklindeydi. Bu bağlamda, teklif ile, liman başkanlıkları ve iç sularda da yetkili belediyeler tarafından bağlama kütükleri oluşturulması, deniz ve iç su araçlarının bu bağlama kütüklerine kayıt olması. Diğer bir adımı, bağlama kütüklerine kayıt olan deniz araçlarına ruhsat verilmesi, her yıl vize işleminin yapılması. Ruhsat ve vize işlemleri için de 5 metreden 9 metreye kadar gemi, deniz ve iç su araçlarından 200 lira, 9 metreden 12 metreye kadar 400, 12-20 arası 800, 20-30 arası 1.600 TL harç alınması öngörülmektedir.

Değerli milletvekilleri, sorunu tam olarak biliyoruz; biliyoruz, ancak çözümü her zaman maalesef tam olarak ortaya koyamıyoruz. Bu teklif konusunda da üzülerek belirtmek istiyorum, istediğimiz sonuçları tam olarak alabileceğimizi -gelinen son noktada- söylemek güçtür. Uzun süre Maliye Bakanlığını ikna etmek için uğraştık. Teklif birkaç kez gündeme geldi. Daha olumlu sonuçlar alınabilmesi için değişiklik önergeleri hazırladık ama son anda ertelenmek zorunda kaldı ve bugüne gelindi. Dün Sayın Elitaş “Uzlaşmayla teklifi çıkaracağız.” diyordu ama kimle, nasıl bir uzlaşma sağlandı, bilemiyorum. Öğreniyoruz ki, teklifin bazı maddeleri çıkarılacak. Bu düzenlemelerden vazgeçilmiş olmasını denizciliğimizin anlayışla karşılaması güç olacaktır.

Değerli milletvekilleri, bu teklifin iki ayağı var: Birincisi, MTV konusunda makul bir düzeye gelinmesi, ikincisi de yüksek vergiler nedeniyle yabancı bayrağa geçmiş teknelerin yeniden Türk Bayrağı’na döndürülebilmesi. Şimdi öğreniyoruz ki, teklifin ikinci ayağı ortadan kaldırılıyor. Vergi yükü nedeniyle yabancı bayrağa geçenler için öngörülen teşviklerden vazgeçiliyor. Bu adımı atmaktan niye vazgeçtiğimizi merak ediyorum. Bir denizci ülke olmak istiyorsak, denizlerimizde olabildiğince kendi bayrağımızı, Türk Bayrağı’mızı dalgalandırabilmeliyiz. Biz bu düşünceyle önerimizi yapmıştık. Şimdi bu düzenlemenin geri çekilmesini anlamakta güçlük çektiğimi ifade ederim.

Teklifimiz yine de önemli bir adımı oluşturmaktadır. Türk denizciliğimizin geliştirilmesine, en azından bu düşüncenin yerleşmesi adına önemli katkılar sağlayacağına inanıyorum.

Bu aşamada ayrıca bir iki noktaya dikkatinizi çekmek istiyorum. Geçtiğimiz yıl Denizcilik Müsteşarlığı amatör denizciliğin geliştirilmesi, denizcilerimizin bürokratik işlemlerle boğulmaması için bir düzenleme yaptı. Özel tekne sahiplerine bir yıl geçerli olan özel tekne belgesi vermeye başladı. Bu kayıtlar şimdi Denizcilik Müsteşarlığında tutuluyor ve kayıtlı tekne sayısı 20 bini geçmiş durumda. Uygulamayla bürokrasinin azaltılarak amatör denizciliğin geliştirilmesi amaçlanmış ve önemli katkılar sağlanmıştır. Şimdi yeniden her yıl vize işlemine dönülmesi denizcilerimiz açısından bürokrasiyi, liman ve belediye başkanlıklarının da iş yükünü artıracaktır. Görüşeceğimiz teklifin de amacı, amatör denizciliğin geliştirilmesi ve bütün teknelerin kayıt altına alınması ancak vize süresinin bir yıl olarak belirlenmesi, hedefin gerçekleşmesini güçleştirecektir. Bu nedenle, vize süresinin beş yıl olarak belirlenmesinin de yararlı olacağını düşünüyorum.

Değerli milletvekilleri, bir de Maliye Bakanlığı “Kayıt altına almışken vergi kaybı olmasın, daha önce alamadıklarımızı alalım.” yaklaşımı içine girdi bu çalışmayla. Bu konuya yalnızca vergi geliri olarak bakılmasının doğru olmadığını bir kez daha vurgulamak istiyorum. Teklifin 5’inci maddesinde balıkçılarımıza harç muafiyeti getirdik ama bir de küçük ticari teknelerimiz var, onlardan da harçların yarısının alınması isteniyor. Ancak, Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescilli olan ve Millî Gemi Sicili’ne tescili zorunlu olanlar dışındaki, münhasıran deniz taşımacılığı faaliyetinde kullanılan ticari tekneler ayrı bir düzenlemeye tabidir ve yola elverişlilik belgesi gibi belgeler almak zorundadırlar. Ayrıca sayıları 2 bini bile bulmayan bu tekne sahipleri alt gelir grubundaki küçük deniz esnaflarıdır. Daha önce de motorlu taşılar vergisi ödemeyen esnafa yeni bir yük getirilmesinin ülke ekonomisine ek bir katkı sağlamayacağı açıktır. Bu teknelerin yeniden kayıt altına alınması ve özel teknelerle aynı mevzuat içine alınmasına ihtiyaç bulunmamaktadır. Bu nedenle küçük tekneci esnafının da balıkçılarımızla birlikte muaf olması yararlı olacaktır. Bu konudaki önergeme de destek vermenizi rica ediyorum.

Değerli milletvekilleri, Denizcilik Müsteşarlığı sahil teşkilatında görev yapan bölge müdürü, liman başkanları ile bayrak ve liman devleti denetimleri yapan Gemi Sörvey Kurulu uzmanlarının özlük hakları konusunda mağduriyetler söz konusudur. Özellikle Denizcilik Müsteşarlığı sahil teşkilatında görev yapan bölge müdürü, liman başkanı ve gemi denetim uzmanlarının gayretli çalışmaları ile Türk Bayraklı gemiler kara listeden çıkmış ve gri listeye geçmiştir. Son edinilen bilgilere göre de Türkiye beyaz listeye girmek üzeredir. Bunun dışında, ulusal sefer yapan gemilerin teknik niteliklerinin de yükseltilmesini sağlayan çalışanlar, özlük haklarında hak ettikleri iyileştirmenin yapılmasını bekliyorlar. Bu talepleri de dikkatlerinize sunuyorum.

Değerli milletvekilleri, kriz denizcilik sektörüne ağır bir darbe vurmuştur. Bu konuda alınacak ve alınması gereken önlemler ayrıdır. Kesinlikle de ihmal edilmemesi gereken bir noktadayız ancak Hükûmetin bu konuda aynı duyarlılık içinde olduğunu söylemek güçtür. Bu durumun sürmesi durumunda, Türkiye’yi krizden çıkarabilecek potansiyeli olduğunu söylediğimiz denizcilik sektörü maalesef dibe vuracaktır.

Yasa teklifimiz önemli bir düzenlemeyi içeriyor ancak krizin bütün enkazını bu teklifin kaldırması mümkün değildir. Hükûmetin bu teklifi denizcilik sektörünün bütün sorunlarını çözme adımı olarak görmemesi, diğer adımları da bir an önce atması gerekmektedir.

Değerli milletvekilleri, biz, aslında denizci bir milletiz. Tarihimizde büyük denizciler yetiştirmişiz, bütün denizlerde Türk Bayrağı’nı dalgalandırmışız. Büyük Atatürk “En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci milleti yetiştirebilme kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten yararlanmasını bilmeliyiz.” demiştir. “Denizciliği, Türk’ün millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.” diye söylemiştir. Bu hedefi ve denizciliğimizi yıllarca ihmal ettik.

Yasa teklifimizin Türkiye’nin yeniden yüzünü denize dönmesine, denizlerimizde Türk Bayrağı’nın dalgalanmasına, denizci millet hedefine ulaşılmasına katkı sağlayacağına inanıyorum. Bu teklif ilk adımı oluşturur. Denizlerimizi el birliğiyle geliştiririz, denizlerimizin milletimize daha fazla refah getirmesini sağlayabiliriz diyor, bu düşüncelerle hepinize saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Çöllü.

Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına İstanbul Milletvekili Durmuş Ali Torlak.

Sayın Torlak, buyurun efendim. (MHP sıralarından alkışlar)

MHP GRUBU ADINA D. ALİ TORLAK (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi hakkında Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum. Bu vesileyle yüce heyetinizi saygılarımla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, kanun teklifiyle 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’ye üç madde eklenmiş, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunuyla özel teknelerden alınan motorlu taşıtlar vergisi kaldırılmış, Katma Değer Vergisi Kanunu ve Özel Tüketim Vergisi Kanunuyla bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçları vergilerden müstesna tutulmuş, Harçlar Kanunu’na ruhsatname ve vize harcı getirilmiştir.

Ülkemizde belirli tip ve tonajın üzerindeki deniz araçlarının kayıt ve tescilinin yapıldığı iki ayrı sicil uygulaması vardır: Bunlardan ilki, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümlerince kurulmuş olan Milli Gemi Sicili’dir; diğeri ise 4490 sayılı Türk ve Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile kurulmuş olan Türk Uluslararası Gemi Sicili’dir. 18 groston üzeri gemilerin sicile tescili zorunlu olmakla birlikte, Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescil ihtiyaridir. Her iki sicile de kaydı olmayan binlerce balıkçı teknesiyle değişik vasıfta ve yine binlerce deniz ve iç su aracının bulunduğu da ayrı bir gerçektir.

Komisyonlardaki eleştiriler dikkate alınmadan Genel Kurula getirilen tekliflerin yaptığı düzenlemelerin ana hatları itibarıyla üç madde üzerine oturduğu görülmektedir: Birincisi, sicile tescili bulunmayan gemi, deniz ve iç su araçlarının kayıt ve takibini teminen liman başkanlıkları ve bazı belediyeler bünyesinde oluşturulacak bağlama kütüklerine zorunlu olarak tescil edilmesini sağlamak; ikincisi, 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nda değişiklik yapılarak özel amaçlı kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu teknelerden alınan motorlu taşıtlar vergisini kaldırmak; üçüncüsü ise, 3065 sayılı Katma Değer Vergisi ve 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu’nda değişiklik yapılarak Türk vatandaşlarına ait olmakla birlikte hâlen yabancı bayrak taşıyan deniz taşıtlarının ithalinde KDV ve ÖTV istisnasının getirilmesini sağlamaktır.

Kanun tasarısının genel gerekçe kısmında, “…amatör denizciliğe olan ilginin azalmasına ve tekne imal sektöründe beklenen gelişmenin gerçekleşmemesine sebep olmaktadır.” şeklinde belirtilmiştir.

Kanun teklifinin gene genel gerekçesinde, 60 bine yakın gemi, deniz ve iç su aracının kayıt dışı olarak bulunduğu, bunun da denizlerimizdeki can ve mal güvenliğini tehlikeye soktuğu belirtilmektedir.

Üzerinde görüşmekte olduğumuz yasa tasarısı ile hâlen kaydı bulunmayan gemi, deniz aracı ve teknenin zorunlu olarak kayıt altına alınması, uluslararası standartlarda denetim ve belgelendirme yapılabilmesi açısından olumlu mütalaa edilmektedir.

Bu tespitler doğru ve ülkemizin gerçekleridir. Özellikle yüksek tutardaki motorlu taşıtlar vergisi nedeniyle tekne sahipleri yabancı bayrağı tercih etmekte ve daha ekonomik olan ve ucuz bayrak olarak nitelenen ülkelerin bayraklarını teknelerine çekmektedirler. Türk denizcisinin yabancı bayrağı tercih etme sorunu sadece tekneler için değil, uzak sefer yapan gemilerimiz için de geçerlidir. Ancak bu gemilerde yabancı bayrağa kaçış sadece yüksek vergiden değil, nitelikli gemi adamı bulamamaktan kaynaklanmaktadır. Özellikle denizcilik eğitimindeki sorunların köklü çözümü sağlanmadıkça, Türk armatör ve yatçısının yerli filoya dönmesi mümkün görünmemektedir.

Değerli milletvekilleri, motorlu taşıtlar vergisinin kaldırılarak yerine daha düşük miktarlarda bağlama kütüğü ruhsatı ve vize harç ücreti alınması ile teknesindeki yabancı bayrağı indirerek gururla Türk Bayrağı’nı çekecek tekne sahibi sayısında ciddi sayılar olacağına inancım sonsuzdur.

Yasa tasarısının bütün bu olumlu taraflarının yanında bazı olumsuz tarafları da içerdiğini ifade etmek isterim. Kayıt altında veya kayıt altına alınacak olan gemi, deniz ve iç su araçlarına getirilen yıllık vize uygulama zorunluluğu, gerek liman ve belediye başkanlıklarının iş yükünü arttıracak gerekse birtakım aracı kimselere yasal olmayan kapılar açacaktır.

Bir başka konu da tasarıyla, gemi, deniz ve iç su araçlarının mülkiyet değişmelerinde liman veya belediye başkanlıklarının söz sahibi olmalarının getirilmesidir. Tasarıda “Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının mülkiyetinin devrini amaçlayan sözleşmelerin ilgili liman veya belediye başkanlıkları huzurunda yapılması zorunludur. Aksi takdirde sözleşme geçersiz olur.” ifadesi yer almaktadır. Devletin bu konuda görevlendirdiği ve yetki verdiği noterlerde yapılan satışların ilgili liman veya belediye başkanlıkları huzurunda yapılması zorunluluğunun getirilmesinin mantıklı bir açıklaması olamaz. Bu doğru bir uygulama değildir, vazgeçilmelidir. Birçok konuda sözleşmelerin sanal ortamda yapıldığı günümüzde, Avrupa Birliğine girmeye çabalayan bir ülkenin bürokrasiyi bu kadar abartmasını anlamak mümkün değildir. Bu nedenle, liman veya belediye başkanlıklarının huzurunda sözleşme yapılması zorunluluğunun tasarıdan çıkartılması gerektiği kanaatindeyim.

“Küresel” diye ifade edilen, öncelikle de ciddi krizler yaşayan reel sektörümüz krizin yansımasıyla birlikte hem iç hem de dış pazarlardaki daralma sonucunda sıkıntıya girmiş, ekonomi durma noktasına gelmiştir. AKP Hükûmetince iyi yönetilmeyen bu kriz nedeniyle üretimin giderek azalması ve işsizliğin artması kaygı verici boyutlara ulaşmıştır. Korkarım ki bu sonuç telafi edilmeyecek durumlara gelebilir ve sosyal barışın bozulmasını tetikleyebilir.

Değerli milletvekilleri, 2001 yılında 9,3 milyon deadweight ton ile 20’nci sırada, 2002 yılında 8,7 milyon deadweight ton ile 19’uncu sırada yer alan deniz ticaret filomuz 2009 yılı başında 7,5 milyon deadweight ton ile 26’ncı sıraya gerilemiştir.

Yine bir diğer önemli husus ise, Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilerin durumudur. Dış ticaret taşımalarında 1999 yılında yüzde 88,9 olan deniz yolu taşımacılığı 2006-2007 yıllarında yüzde 87,7’ye gerilemiş, 2008 yılı sonunda bu rakam yüzde 86,5’e ulaşmıştır. 2002 yılında 125,3 milyon ton olan deniz yoluyla taşınan dış ticaret yüklerimizin Türk Bayraklı gemilerle taşınma oranı yüzde 32,9, yabancı bayraklı gemilerle taşınma oranı yüzde 67’ydi. 2008 yılı sonunda 224 milyon ton taşımanın sadece yüzde 14,14’ü Türk Bayraklı gemilerle, yüzde 85,86’sı ise yabancı bayraklı gemilerle yapılmıştır. Buradaki durum, ihracat rakamlarımız açıklanırken ithalat rakamlarına hiç değinilmemesine benzemektedir. Yaklaşık yüzde 80, yabancı taşımaya verilen navlun bedeli herhâlde 5 milyar doları aşmaktadır. Toplam dış ticaretin yaklaşık yüzde 88’inin deniz yolu ile yapıldığı dikkate alınırsa konunun ne kadar önemli olduğu ancak sözde denizci Hükûmetimizin bu konularda altı yıldır proje geliştiremediği de ortadadır.

Bir diğer önemli konu ise son yıllarda kombine taşımacılığın öneminin artmasıyla kendini gösteren transit taşımacılık konusunda hiçbir ciddi adım ve gelişme sağlanamamış olmasıdır. Her zaman ülkemizin jeopolitik konumunun öneminden bahsederek üç kıtanın kesişme noktası olduğunu hep gururla belirtmemize rağmen, bu konumun avantajlarının fayda olarak dönüşümünü sağlayacak tedbir ve düzenlemeler maalesef gerçekleştirilememiştir. AKP Hükûmeti bu konuda kayda değer bir açılım getirememiştir.

BTC boru hattı taşımacılığı olumlu bir sonuç olmakla birlikte, transit taşımacılığın temelini ise deniz taşımacılığı, limancılık ve enerji transportasyonu oluşturmaktadır. Ülkemiz transit taşımacılıkta yok denecek bir konumda olup, bölgesel potansiyelimizden başta Yunanistan, Mısır ve Suriye istifade etmektedirler.

Hükûmetin üzerinde kafa yorması gereken konular bunlardır. Özel politikalar geliştirilmeden limanların sadece özelleştirilmesiyle bir yere varılamaz. Deniz ticaret filomuzun gelişimine ve rekabet gücüne önemli katkı sağlayabilecek uzun vadeli taşıma kontratları konusunda, iktidar, unutulan konuları artık aklına getirmek zorundadır. Bu konu sektörün rekabet gücü açısından her zaman en önemli finans ve teminat argümanlarından biridir. İktidar bu konulardan ve çözümlerinden bihaber gözükmektedir.

MTV, KDV ve ÖTV yasalarında getirilecek istisna ve muafiyetler ile her nevi lüks tüketimi teşvik eden ve koruyan geçici düzenleme teşebbüsleri bir kenara bırakılmalı, halkın gerçek sorunlarına sahip çıkılmalıdır. Hükûmetin gerçekten sektörün bir bütün olarak kalkındırılması gibi samimi bir düşüncesi olsa idi, daha kalıcı, faydayı bazı kesimler için değil toplumun geneli için sağlandığı radikal düzenlemeleri tek parti hükûmetinin hareket kabiliyeti ile ortaya koyardı. AKP Hükûmeti kamuoyuna verdiği birçok mesajlara rağmen denizcilik sektörüne krizi önleyecek ve karşılayacak sektörel ekonomik paketi maalesef ortaya koyamamıştır. Bu yönüyle de Hükûmet krizi iyi yönetememiştir. AKP Hükûmeti denizcilik sektörüne âdeta “Sorunlarına kendin çözüm bul, kendin çöz.” anlayışıyla yaklaşmaktadır. Bu anlayış yanlıştır, kabul etmek mümkün değildir.

Türk denizciliğini bir bütün olarak düşündüğünüzde işsizliğin çok üst düzeye çıktığı bugünlerde sektör sahipsiz bırakılmış, âdeta terk edilmiştir. Bu sektör son dört ayda direkt 20 bin, dolaylı 50 binin üzerinde işsiz bırakmıştır. Armatörlerin gemilerini çalıştıramadığı, “laid up” yeri aradığı, tersanelerin de çok değil, bir aya kadar kapanmaya başlayacağı maalesef görülmektedir.

Değerli milletvekilleri, gemi inşa sanayisi emek yoğun bir sektördür, gerek katma değerde gerekse döviz girdisinde ve yüzde 55 yerli katkıyla binlerce değişik iş koluna imkân sağlayan, âdeta kalbin vücuda kan pompalaması gibi bu değişik iş kollarına kaynak aktaran değişik ve son derece gelişmiş teknolojileri transfer eden, gerektiğinde seferberlik hâlinde stratejik sektör olması nedeniyle millî savunmamıza destek sağlayan böylesine önemli bir sektördür. Denizcilik sektörü için uzun zamandır hazırlandığı ifade edilen sektörel tedbir paketinin yeterli olmayacağı da açıktır. Evet, son sekiz senede denizcilik sektörü büyük maddi kazanımlar sağlamıştır. Sektör temsilcileri bu kazanımlarıyla gemilerini yenilemeye, tersanelerine yeni teknolojiler transfer etmeye, yan sanayisiyle işini genişletmeye çalışırken, yani yatırımda krize yakalanmıştır. Sıkıntının sebeplerinden bir tanesi de budur.

Değerli milletvekilleri, dünyanın önde gelen ülkeleri ekonominin işleyişi ve kriz ortamında istihdamın korunması bakımından önemli saydıkları denizcilik ve gemi inşası alanında beyin jimnastiği başlatarak mevcut sorunlara çözüm aramaktadırlar. Başka bir deyişle, dünyanın gelişmiş ülkelerinin stratejilerine bakıldığında, gemi inşa sanayisi daima hayati önem taşıyan, ekonomik refahın sağlanmasında ve savunma konusunda önemli rol oynayan bir sanayi dalı olarak görülmektedir.

Bu çerçevede, gelişmiş ülkeler denizcilik ve gemi inşa sanayisine daima müdahalede bulunmuşlar ve ayakta tutabilmek için devlet politikaları geliştirmiş ve uygulamaya koymuşlardır. Diğer bir deyişle, dünya denizlerinde ve kıtalarda kendilerine pazar bulmak isteyen ülkeler, hem deniz ticaret filolarına büyük önem vermişler hem de bu filoları destekleyen gemi inşa sanayilerini teşvik etmek ve çalışır durumda tutabilmek gayreti içinde olmuşlardır.

Birçok sektör gibi Türk denizciliğinin de çözüm bekleyen problemlerinin öncelikle finansman, üretim verimi, kalite teminatı ve istihdam konularında ortaya çıktığı görülmektedir. Devlet destekleri ve teşvik programlarının denizciliğimizin uluslararası piyasalarda rekabet edebilme şansı kazanabilecek şekilde, uluslararası gelişmeleri de dikkate alarak uygulamaya konulacak politikaların düşünülmesi gerekmektedir. Denizcilik alanında atılacak kararlı ve doğru adımlar, ekonomide sağlayacağı katkılar yanında milletimizin sosyokültürel gelişimine de katkıda bulunacaktır.

Değerli milletvekilleri, hatırlanacağı üzere, sekiz ay evvel herkes bu sektörle övünüyordu. Bilinçli, bilinçsiz yargılamaların da tetiklemesiyle bugün gelinen noktada yaşanan bu üretim düşüşünün ve işsizliğin önüne geçmek için Hükûmetin bir desteğinin olmadığı da açıkça görülmektedir. Türk tersaneleri kendi inisiyatif ve çalışmalarıyla, butik üretimlerle kendilerini dünya ülkelerine tanıttılar. İnşa ettiği yat ve kimyasal tankerler dünya pazarlarında tutulunca gemi inşasının hedef yeri olan anahtar teslimi üretime geçtiler.

Bu süreçte Türk bankalarının desteğini küçümsemek ve görmemek büyük haksızlık olur. Ancak bu sektörden, yani denizcilik sektöründen büyük kazanımlar elde eden bankaların bugünkü yaklaşımlarını eleştirmek de doğru bir yaklaşım olacak kanaatindeyim.

AKP Hükûmetince desteklenmeyen ve çıkış yolu gösterilmeyen Türk denizciliği uzun zaman geri almamak üzere demir atmıştır. Milliyetçi Hareket Partisi olarak bizler işletmeleri, sanayiyi, işçi ve işvereni bir büyük aile, üretimi ve istihdamı ekonomik ve sosyal hayatın temeli olarak yorumluyoruz dolayısıyla işletmelerin yaşatılması ve istihdamın korunması birinci önceliğimiz olmalıdır. Aksi takdirde, tersanelerden, kapanacak tersanelerden ayrılacak olan insanları tekrar ekonomiye kazandırmak güç olacak ve uzun zaman alacaktır. AKP Hükûmeti, Türkiye'nin denizci bir ülke olmasına veya olmamasına artık kesin olarak karar vermelidir. Kararı “evet” ise bu sektör mutlaka desteklenmelidir.

Değerli milletvekilleri, Hükûmet, lüks yatlar, kotralar gibi deniz araçlarını, vergi dışı bırakmak gibi geçici uygulamalar ve düzenlemeler yerine dünya ölçeğinde gerileyen deniz ticaret filomuzun durumuna çözüm önerileri getirmelidir. Filomuzun artan yaş ortalamasının düşürülmesi ki bu konu rekabet için çok önemlidir… Son beş yılda Türk donatanlarca Türkiye ve yurt dışında inşa ettirilen gemilerin toplam tonajı ve adedi ciddi rakamlara ulaşmaktadır ancak yeni inşa edilen bu gemilere Türk Bayrağı çekenlerin sayısı yok denecek kadar azdır.

Ülkemizin dış ticaret yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasının teminine dönük düzenlemeler yapılmalıdır. Ülkemizin coğrafi konumunun önemi algılanarak transit taşımacılığın geliştirilmesine dönük tedbirler alınıp limanlarımızın bu yönde rehabilitasyonu mutlaka yapılmalıdır. Özel liman ve iskelelerden alınan yüzde 15 oranındaki nispi kira geliri kesintilerinin kaldırılması zaruridir. Bu bedel, devlet limanları, belediyeler ve özelleştirilen devlet limanlarından alınmamaktadır ve doğrudan haksız rekabete yol açtığı gibi hukuki de değildir. Dâhilî taşımacılığın geliştirilmesi ki bu amaçla uygulamaya konan ÖTV’siz yakıt desteği başarısız bir şekilde devam etmektedir. Yeni yük ve yolcu taşıma hatları ortaya çıkmamıştır. Sadece Marmara Bölgesi’nde, İDO yolcu hat ve kapasitesini geliştirmiştir. Gemi inşa sektörümüzün kalıcı ve gerçek rekabet kabiliyetine sahip olmasını sağlayacak radikal tedbirler mutlaka AKP Hükûmeti tarafından geliştirilmelidir. Unutulmamalıdır ki denizcilik sektörü, kriz bittiğinde öncü sektör olarak, bu yükü taşıyan en önemli sektörümüz olmaya devam edecektir.

Değerli milletvekilleri, denizciliğimizin sorunlarının araştırılmasıyla ilgili Milliyetçi Hareket Partisi olarak verdiğimiz Meclis araştırması önergesiyle ileriki günlerde sizlere daha da detaylı bilgiler vereceğimi tekrar hatırlatmak, ifade etmek isterim.

Bu yasa teklifinin büyük Türk milletine, Türk denizcilerine hayırlara vesile olmasını diliyor, yüce heyetinizi saygılarımla selamlıyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Torlak.

Demokratik Toplum Partisi Grubu adına Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan.

Sayın Kaplan buyurun efendim. (DTP sıralarından alkışlar)

DTP GRUBU ADINA HASİP KAPLAN (Şırnak) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bugün görüştüğümüz yasa tasarısıyla, denizi olmayan Ankara’ya bir Denizcilik Müsteşarlığı kurmaya çalışacağız, bugünkü tasarımız öyle!

Şimdi, Denizcilik Müsteşarlığının kurulmasıyla birlikte, değişik teklifleri sunan milletvekili arkadaşlarımız bu küresel kriz öncesi özellikle bu teklifleri sunmuştu. Kriz sonrası, bu tekliflerin ne kadar önemli olduğu bir yana, kayıt dışı deniz araçları, vergi ve harçlar, ÖTV ve KDV de dikkate alındığında, biz aslında deniz politikası olmayan bir ülke olduğumuzu görüyoruz. “Neden?” diyeceksiniz. Aslında çok basit, bugün Sayın Ulaştırma Bakanı Komisyonun başında teklifle ilgili. “Ulaştırma” deyince denizde de ulaştırma var ama havada, karada da ulaştırma var. Şimdi burada denizcilik sektörü sadece bir ulaştırma alanı değil; bir gemi, deniz araçları olayından ibaret değil, sadece bir limanlar olayı değil, kara suları ve kara suları dışında açık denizler olayı değil. Bir bütün olarak alındığı zaman bir yarımada olan Türkiye'nin, üstelik Marmara gibi bir iç denizi olan bir Türkiye’de vatanı hep kara, toprak parçası olarak gören bir anlayışın, toprak uğruna hep mücadele eden bir anlayışın eksik bir yanı olarak görmek gerekir. Büyük imparatorluklar kurulsa da Selçuklulardan Osmanlılara kadar denizle ilgilenilse de her ne kadar Karadeniz, Akdeniz bir dönemler imparatorluğun bir deniz gölü durumuna gelse de Barbaros Hayreddinler de tarihte yer alsa da Türkiye'nin denizle ilgili bir politikasının, denizle ilgili bir idari yapılanmasının, anlayışının ciddi olarak olmadığı ortada. Bunu birkaç örnekle göstermek istiyorum: Örneğin, ülkemizde denizcilik sektörüyle ilgili çalışmalar “4770 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ile Ülkemizde Denizcilik Sektörüyle İlgili Çalışmalar” başlığı altında yapılıyor, Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı olarak kuruluyor 1973’te. Şimdi, arkasına bakıyoruz, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü şeklinde yine kuruluyor. Yani ulaştırma olarak deniz düşünülmüş.

Genel Müdürlük ile aynı yıl kurulan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından bir dönem yürütüldüğünü görüyoruz. Sonra, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 79 yılında Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüş ancak Genel Müdürlük, 82’de… Yani, inanın, bu darbenin, 12 Eylül askerî darbesinin müdahale etmediği bir tek alan “deniz” diye düşünüyordum, bir baktım, denize de müdahale etmiş. Hemen 5 tane general darbe yaptıktan sonra 1982’de ne yapmışlar? 2680 sayılı Kanun’a istinaden çıkarılan 182 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameyle, 83 tarihinden itibaren Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı şeklinde bir teşkilatlanmaya gitmişler. Yani, bu kadar darbenin işinin içinde denizle uğraşacak vakti dahi bulabilmişler. Fakat, bunun hemen akabinde dikkat ediyoruz, “Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü” adını alarak denizciliğin bütün alanlarında görev yapacak şekilde, tıpkı bu merkezî korporasyon sistemi uygulanan devletlerde olduğu gibi -buna “huni örgütlenme” denir- herkesi, her şeyi tepeye bağlama sistemiyle denizleri de Ankara’ya, merkeze bağlama sisteminin idari yapılanma olarak getirildiğini görüyoruz.

Tabii, 4770 sayılı Kanun’un verdiği yetkiye dayanarak Çanakkale, İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun’da kurulan 5 Ulaştırma Bölge Müdürlüğü ve 60 Liman Başkanlığı var. Oluşturulan taşra teşkilatlarıyla yerine getirilmeye çalışılan bu örgütlenmede iç sularımız yok. Örneğin, biz “Van Gölü” demeyiz, “Bahrevan”, “Van Denizi” deriz. Örneğin, Van’da, Tatvan’da bir liman başkanlığı yok. Barajları kurduk, Malatya’yı, Elâzığ’ı, Adıyaman’ı, hatta Şanlıurfa, Siverek’e kadar, Şanlıurfa dâhil bir deniz gölüne, uçaktan baktığınız zaman, Keban Barajı, Tunceli, bütün bu illerin arasından bir barajlar, göller birleşiği var. Şimdi bu alanlarda da deniz ürünleri, liman, ulaşım gibi birtakım çalışmalar var. Bunların yapılanmasında da yeni yeni bir çalışma görüyoruz. Bunları niçin söyledik? Deniz sınırı tam tamına 8.333 kilometre olan bir Türkiye’den bahsediyoruz. Bu kadar deniz sınırı olan bir yere bir Deniz Müsteşarlığı, onu da Ankara’ya kurmak, gerçekten kabul edilir bir davranış değil.

Türkiye’nin bir denizcilik bakanlığı olması gerekir. Deniz endüstrisinden, deniz ürünlerinden, deniz çevre kirlenmesinden, çevre ülkelerden, boğazların geçişinden, sahil güvenliğinden, insan ticaretinden, petrolün özellikle de Rusya ve Gürcistan limanlarına boru hatlarıyla aktarılmasından sonra boğazların güvenliğinden, turizmden, bütün bunlardan, hepsinden sorumlu bir denizcilik bakanlığı kurulması gerekiyordu. Bu revizyonla Bakanlar Kurulunda epey bakan değişti. Ben “kurulur, ihtiyaçtır” diye düşündüm, bir denizcilik bakanlığı da kurar Hükûmet. Ama Sayın Başbakanın babası da denizle ilgili olmasına rağmen, çocukları da denizle ilgilenmesine rağmen bir denizcilik bakanlığı kurma fikri gelişemedi. Oysaki hazır revizyon olmuşken tam da zamanıydı, bir denizcilik bakanlığı kurulması gerekirdi. Olsun, bakanlık burada olsundu, müsteşarlık başka yerde olsundu, farklı genel müdürlükler farklı yerlerde olsundu. İzmir’i de İstanbul’u da Antalya’yı da Mersin’i de Antakya’yı da Van’ı da ve baraj göllerinin kıyılarını da tümüyle örgütleyecek bir anlayış geliştirilebilseydi.

Neden bunlar gerekti? Ülkenin kriz ekonomisi yaşadığı bir dönemde üretim ve gelir kaynaklarının en büyük alanlarından birisini deniz teşkil ettiği için. Biliyoruz, petrol aramaları yapılıyor denizde. Petrol arama çalışmalarının yanı sıra deniz mahsulleriyle ilgili yeni teknolojiler geliştiriliyor, özellikle balık üretim alanlarıyla ilgili Avrupa Birliğinin getirdiği çok ciddi yükümlülükler var.

Burada baktığımız zaman, son olarak 2004 tarihinde yine bir kararname görüyoruz: 602… Devlet Memurları Kanunu’nda bir değişiklik yapılmış ve Denizcilik Müsteşarlığının görevleri de sayılırken deniz ticaret filosu ve gemi sanayisini teşvik edici tedbirlerin alınması; talep ve ihtiyaçların tespiti, planlanması; can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirler alınması; deniz araçlarının teknik nitelik ve yeterliliklerinin tespiti, kaydı, koordine edilmesi; devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarının tespiti; deniz konuları ile ilgili hizmet gören kurum ve kuruluşlar; yine deniz ulaştırmasında özellikle acente ve komisyonculuk işleri -çünkü bunlar Kuşadası’ndan, Rodos’tan özellikle İtalya’ya, oradaki limanlara yapılan ulaşımlar son zamanlarda son derece gelişti- denizcilik sigortası apayrı bir alan; yine uluslararası seviyede denizcilikle ilgili yeni bir hukuk gelişiyor, ulusal üstü deniz hukuku mahkemeleri kuruluyor, örneğin Hamburg’ta ilk kurulan deniz mahkemesi; yine, gemilerin ve gemi adamlarının sicilinin tutulması…

Şimdi, bunları aldığımız zaman önümüzde de bir Ticaret Kanunu var, görüşüyoruz. Gemi adamları, gemi sicili, gemi donatanı, gemilerle ilgili bütün düzenlemeler bu tür ticaret kanunu içinde ve kapsamında yer alıyor. Şimdi, biz bu Denizcilik Müsteşarlığını kurduğumuz veya kuruluşunu güçlendirdiğimiz yasayla iki üç rötuş yapılacak, işte 60 bin kadar kayıt dışı gemi, küçük gemi, deniz aracı, tekne, yat, liman var, bunları kayda alacağız.

Bunun yanında, vergi muafiyeti var, yatlarımız Malta bandıralı oluyor. Hatta Seyşel Adalarına kadar -fazla vergi ödenmemesi için- bakıyorsunuz limanlarımızda, yazın, turizm alanlarına bakın, değişik bayraklar görürsünüz, bunların tamamı vergiden kaçınmak içindir. Yani ÖTV, KDV vermemek, vergi vermemek için başka ülkelerin bandıralarına, gemilerine bayrak çekilmesi gibi bir uygulamayla karşı karşıyayız.

Bu kolaylıkların sağlanması demek, denizle ilgili politikaların belli bir temele, planlamaya oturtulması anlamına da gelmiyor. Bu açıdan baktığımız zaman kirlenme, denizdeki çevre felaketleri, özellikle de Tuna’dan bütün Avrupa’nın Karadeniz’e akıttığı kirlilik, Karadeniz’in artık alt derinliklerinde canlı hayatın yok olması ve insan sağlığını bozan, balıkçılığı etkileyen, deniz faaliyetlerini etkileyen, engelleyen, deniz kullanımıyla ilgili kaliteyi etkileyen, azaltan madde ve enerjilerin bırakılmasıyla ciddi bir mücadele edilmesi gerekiyor.

Özellikle taşımacılık… İstanbul bir tanker taşımacılığı felaketi yaşamış bir şehirdir. Bu tanker taşımacılığı faaliyetlerinde aynı tehlikeyi tıpkı 1994’ün 13 Martında İstanbul Boğazı’nda Nasia tanker kazasından sonra bütün dünya görmüştür. Buna rağmen hâlâ Boğazlardan petrol akışının sağlanması, bunun kabulü, Montrö Sözleşmesi ve Lozan Anlaşması’yla getirilen yükümlülüklerin bir politikaya bağlanmaması kabul edilir değildir.

İstanbul Boğazı’ndan yılda 50 binden fazla gemi geçmektedir. Bu gemilerin 5 binden fazlası tankerdir. Bu tankerlerin her birisinin büyük bir tehlike yarattığı demin verdiğimiz kaza örneğinden anlaşılmaktadır.

Şimdi, bütün bunlara baktığımız zaman, yeni Denizcilik Müsteşarlığının kurulmasında, 14 adet liman başkanlığı bulunuyor şu anki çalışmalara baktığımızda. Yaklaşık 12 tane denizcilik meslek lisesi olduğu düşünülürse ülkemizde, bu rakamın yaklaşık 40’a yükseldiği söyleniyor yüksekokullarla ilgili. Geçen yıl beraber çıkardığımız bir ticaret, TOBB Üniversitesine bağlı denizcilik yüksekokulu vardı. Eğitim alanında da, hatta, deniz fakültesinde okuyan birçok kişi daha okuldayken işe başlamalarına rağmen, uluslararası iş bulmalarına rağmen, işsizliğin bunca arttığı bir dönemde biz deniz sektörünü değerlendiremez bir ülke durumundayız.

Yine amatör denizcilik, Türkiye’de, özendirilip bilinç ve eğitimi verilmemiş bir alan olarak duruyor. Deniliyor ki, girişimciler, global kriz sonrası herkes etkilendi ama denizcilik sektörü, günlük kirası 70 bin dolar olan gelirlerinin şimdi 77 bin dolara kadar düştüğü yönünde açıklamalar yapılıyor. Bu da yakıt parasını, personel maaşını, maalesef, ancak karşılayabiliyor. 10 personelle çalışan bir gemi bağlıyken 3 kişiyi gemide bırakması gerekiyor. Deniz Ticaret Odası bu bilgiye sahip ve denizcilik sektörü her yönüyle enerji krizlerinin yaşandığı ülkemizde ciddi bir planlamaya tabi tutulmalıdır. Gemiler bağlanıyor artık, neden? Çünkü haciz kıskacının altına girdi. Türkiye’deki gemiler Türk Bayrağı taşımıyor, neden? Çünkü diğer ülkelerin bayraklarını taşıdığı zaman vergiden, ÖTV’den, KDV’den kazanıyorlar. Teknelerin ilk alımı sırasında yüzde 8 ÖTV ve yüzde 18 KDV ödeniyor, bunlara ilave olarak her yıl ayrıca vergi alınıyor. Teknelerini hiç vergi almayan ülkelere tescil ettirenler o ülkenin bayrağını çekince yüzde 30 vergiden kurtuluyorlar; geliyorlar Bodrum’a da güzel güzel tatil yapıyorlar, oradan mavi tur yapıyorlar, tekrar bir tur atıyorlar, Malta Limanı’na bağlıyorlar. Aslında ona da gerek yok, Marsilya’ya gidin, sadece üç tane deniz yat limanının yanında yedi sekiz tane iki üç katlı her tarafı binlerce yat, binlerce motor… Bir endüstri bütün Akdeniz’e hitap ediyor. Bir Marsilya’da, binlerce yatın, binlerce geminin, binlerce küçük teknenin olduğu ve yedi sekiz tanesinin özel sektöre sahip olduğu, tersanelerinin olduğu, bakımının yapıldığı bir alanda çalıştırılan işçileri, harcanan vasıflı emeği, sanat okulu, teknik okul mezunlarını, denizcilik ve meslek okulu mezunlarını, onlara bulunan iş alanlarını düşünün.

Biz, sadece, şiş kebap, balık, rakı, kum ve güneş; bununla bu global krizde Türkiye'yi kurtaramayız arkadaşlar. Bu zihniyetin değişmesi lazım. Neden bir Antalya’nın ileri bir yeri, neden bir İzmir, bir İstanbul, neden bir Mersin, bir Marsilya gibi binlerce Akdeniz ülkesinin ve Avrupa ülkesinin gemilerinin, yatlarının, botlarının, Arap şeyhlerinin yatlarının bakım limanı olmasın? Biraz araştırın, Tuzla’da nice can pahasına, bedeline yapılan yatlardaki kârları, kazanılan kârları, paraları bir düşünürseniz çok kârlı bir yatırım aracı olduğunu görürsünüz.

Ben, burada, partimiz adına elbette olumlu bulduğumuz bazı maddelerde destek vereceğimizi söylemek istiyorum ama bunca denizi olan, şairlerinin denizler üzerine şiirler yazdığı bir ülkede bu kadar geri olmayı, bu kadar aciz olmayı, bu kadar çaresiz olmayı bu halka, bu ülkeye yakıştıramıyorum.

“Denizin üstünde ala bulut,

Yüzünde gümüş gemi,

İçinde sarıbalık,

Dibinde mavi yosun,

Kıyıda bir çıplak adam, durmuş düşünür:

Bulut mu olsam gemi mi yoksa?

Balık mı olsam yosun mu yoksa?

Ne o, ne o, ne o.

Deniz olunmalı, oğlum,

Bulutuyla, gemisiyle, balığıyla, yosunuyla.” der büyük ozan Nazım Hikmet.

Bugün, Denizlerin idamının yıldönümü; Deniz’i, Yusuf’u, Hüseyin’i sevgiyle, saygıyla anıyoruz. Onlar, bağımsızlık idealleri, ülkeleri uğruna ipe gittiler.

60 darbesi sağcıları astı, 12 Mart darbesi solcuları astı, 12 Eylül de hem sağcıları astı hem solcuları astı. Umarız, sağcılar da solcular da bundan iyi bir ders çıkarır; bu ülkeye bir hukuk devleti, bir demokrasi devleti getirirler.

Burada son sözlerimi bağlamak istiyorum çünkü ilgimi çekti, umarım sizlerin de ilgisini çekecek verilere değinmek istiyorum ve şunu söylemek istiyorum: Evet, Deniz ipe giderken, demin bir milletvekili arkadaşımız anmayla ilgili son sözlerini okudu, bir şey daha söylemişti, onu atladı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Kaplan, devam edin.

HASİP KAPLAN (Devamla) – Evet.

“Yaşasın Türk ve Kürt halkların kardeşliği” ve Türkiye'nin birlik bütünlüğü içindeki onurlu, bağımsız, özgür mücadelesi denen şiarları, inanıyorum, bu Meclisin de herkesin de onuru. Artık, tarihî bu hatayı da Meclisimizin düzeltmesi gerekiyor. Önümüzde birçok tasarı var.

Ben, gemi oranlarına biraz bakacağım Türkiye’de ilginç bir rakam olduğu için. ABD’de 18 kişiye 1 gemi düşüyor, İngiltere’de 124 kişiye 1 gemi düşüyor, İtalya’da 68 kişiye 1 gemi düşüyor, Yunanistan’da 103 kişiye 1 gemi düşüyor. Bizde binlerce kişiye 1 gemi düşmüyor, bakanlar komitesi hariç. Başbakanımızın ve bakanlarımızın gemi oranı yüksek; ona girmiyorum ve hepinize saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum. (DTP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Kaplan.

AK PARTİ Grubu adına İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç.

Sayın Domaç, buyurun efendim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

AK PARTİ GRUBU ADINA MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi üzerine AK PARTİ Grubu adına söz almış bulunuyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, üç tarafı denizlerle çevrili olan, Asya-Avrupa ve Afrika arasındaki geçiş yollarının ortasında bulunan ülkemiz, sahip olduğu jeopolitik konumla, sermaye birikimi, sanayideki tecrübesiyle, el değmemiş koyları, doğal limanlarıyla deniz taşımacılığı, gemi inşası ve deniz turizmi alanlarında büyük bir avantaja sahiptir.

Türkiye’de, denizcilik alanında son yıllarda önemli atılımlar gerçekleşmiştir. Türk deniz ticaret filosu 1985 yılından günümüze 30 kat büyümüş, birkaç yıl içerisinde ise 25 milyon DWT’luk bir büyüklüğe ulaşacaktır. Ülkemiz ro-ro taşımacılığında dünya 6’ncısı olmuştur. Avrupa’da ise Türkiye 1’inci sıradadır.

Türkiye, özellikle gemi inşa sanayisinde büyük atılımlar yapmış, gemi inşa kapasitemiz yüzde 300 artış göstererek dünyada 5’inci sıraya yükselmiştir.

Kruvaziyer turizmine yönelik liman, fener ve tahlisiye ücretlerinde yapılan indirimler sonucunda 2008 yılında limanlarımıza gelen yolcu sayısında 2002 yılına göre yüzde 300 artış sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; gemi inşa, deniz ulaşımı ve turizm alanlarında yaşanan büyük gelişmelere rağmen denizciliğin, denize bağlı sektörlerin gelişiminin, deniz sevgisinin temeli olan amatör denizciliğimiz dünyadaki gelişmelere ayak uyduramamış ve dünyanın gerisinde kalmıştır.

Denizciliğimizin gelişmesi, çocuklarımızın daha okul çağında amatör denizcilikle uğraşmasına, insanımızdaki deniz sevgisinin, denizcilik kültürünün gelişmesine bağlıdır. Bu da ancak amatör denizciliğin önünde olan engelleri kaldırmakla olanaklıdır. Yaklaşık üç yüz altmış altı imalathaneye, 40 bin civarında istihdama ve dünyanın en büyük yat ve tekne imalatçılarının birisi olmamıza rağmen ülkemizde deniz aracı temininde ve daha sonraki aşamalarda yaşanan güçlükler, kişi başına düşen deniz aracı sayısının düşük kalmasına, amatör denizciliğe olan ilginin azalmasına ve tekne imal sektöründe beklenen gelişmenin gerçekleşmemesine sebep olmaktadır.

Amatör denizcilikte gelişmiş ülkeler rakamları incelendiğinde, 3.624 kilometre kıyı şeridi olan Almanya’da tekne başına düşen kişi sayısı 210; 5.700 kilometre kıyı şeridi olan Fransa’da 85; 8.333 kilometre kıyı uzunluğu olan Türkiye’de ise tekne başına düşen kişi sayısı 2 bindir.

Değerli milletvekilleri, Bodrum, Marmaris, Kuşadası gibi tatil yörelerinde, hatta İstanbul’daki liman ve marinalarda, tüm Akdeniz, Ege ve Karadeniz kıyılarında gezdiğimizde, değişik ülkelerin bayrağını taşıyan binlerce tekne görürüz. Teknelerin etrafında dolaştığımızda ise neredeyse tamamında Türkçe konuşulduğunu çok rahatlıkla duyabiliriz. Türkiye'de on binlerce tekne, yat ve kotra bulunmakta ancak bunların büyük bir çoğunluğu yabancı ülkelere kayıtlı durumdadır ve yabancı bayrak taşımaktadırlar. Bu teknelerden satış anında alınan yüzde 8 özel tüketim vergisi, yüzde 18 katma değer vergisi ve her yıl alınması gereken motorlu taşıtlar vergisi tahsil edilememektedir. Tekne sahiplerimiz her yıl ödenmesi gereken ve bazı durumlarda teknelerin değerinin yüzde 25’ine varan motorlu taşıtlar vergisini ödememek için teknesine yabancı bayrak çekmekte veya tekne sahibi olmaktan kaçınmaktadır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; günümüzde dünya ülkelerinin çoğunda amatör tekne sahiplerinden, satın alma anında ödenen KDV hariç herhangi bir vergi alınmamakta, hatta bir Alman vatandaşı, satın aldığı teknesini ülke dışında barındıracak ve kullanacaksa KDV dahi ödememektedir. Vatandaşlarımız kendi adlarına tekne almak ve Türk Bayrağı’nı gururla dalgalandırmak isterse her yıl ödemeleri gereken motorlu taşıtlar vergisi, tekne satın alırken ödenen vergilerden bile fazla olabilmektedir; hatta teknenin toplam değerinin, zaman zaman toplam değerinin yüzde 25’lerine kadar varabilmektedir. Bu durumda devletin her yıl tahsil edeceği MTV, dört yılda teknenin toplam bedelini geçmektedir. Amatör denizcilerimiz eğer “Teknemde Türk Bayrağı dalgalanmasın.” derse yurt dışında bir firma üzerinden tekneye sahip olacak ve başka bir ülkenin bayrağını kullanacaktır. Bu durumda devletimizin elde edeceği vergi geliri de sıfırdır.

Sayın milletvekilleri, ülkemizin ve yabancı ülkelerin vergi uygulamaları arasındaki büyük farklılıklar, denizcilikte, motorlu taşıtlar vergisini bir Türk Bayrağı vergisi hâline getirmiştir. Vergilendirmedeki bu durum nedeniyle maliyemiz yılda sadece 25 dolarlık transit log bedeli tahsil etmekte, tekne sahiplerinin tercih ettiği bayrak ülkesi ise hem tekne başına para almakta hem de ülkemiz kara sularında bayrak gezdirmektedir.

Hazırlanan kanun teklifiyle özel amaçla kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu teknelerden alınmakta olan motorlu taşıtlar vergisi kaldırılarak denizciliğe ilgi duyan vatandaşlarımız üzerindeki mali yük hafifletilmektedir. Bu sayede, motorlu taşıtlar vergisi başta olmak üzere, çeşitli nedenlerle yabancı bayrak çekmiş bulunan özel teknelerin de Türk Bayrağı’na dönmesinin önü açılacak, mali külfet nedeniyle deniz aracı almaktan kaçınan amatör denizcilerimiz teşvik edilecektir.

Kanun teklifi yasalaştığında, teknelerin değerinin yüzde 25’ine varan, her yıl tahsil edilmesi gereken MTV kaldırılacak, yerine, bağlama kütüklerine kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarına verilecek ruhsatlardan alınan araçların boylarına göre belirlenmiş 200 TL ile 3.200 TL arasında değişen harç bedelleri her yıl için tahsil edilecektir. Deniz taşımacılığı faaliyetlerinde kullanılan deniz ve iç su araçları için yeni tarifede belirlenen harçların yarısı alınacak, münhasıran balıkçılık faaliyetinde kullanılan deniz ve iç su araçları için alınacak ruhsatname ve vize işlemlerinden herhangi bir harç bedeli alınmayacaktır.

Değerli milletvekilleri, ülkemizde hâlen 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre kurulmuş “Millî Gemi Sicili” ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’yla kurulmuş “Türk Uluslararası Gemi Sicili” bulunmaktadır. Ancak Türk gemi sicilinden birine kayıtlı olmayan çok sayıda gemi, deniz ve iç su aracı bulunmaktadır. 2007 yılı sonu itibarıyla bu rakamın 60 bine yakın olduğu tahmin edilmektedir. Kayıtsız deniz araçlarının teknik yönden denetimiyle asayiş yönünden kontrolünün imkânsız hâle gelmesi denizde can, mal ve çevre korunmasına ilişkin mevzuatın uygulanmaması sonucunu doğurmaktadır.

Bu kanun teklifiyle Denizcilik Müsteşarlığının taşra teşkilatını oluşturan liman başkanlarının ve iç sularda yetkili belediye başkanlarının bünyesinde bağlama kütükleri oluşturulmakta ve oluşturulacak bağlama kütüklerine kayıt zorunluluğu getirilmektedir. Bağlama kütüklerine kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarına ruhsatname düzenlenmesi ve her yıl vize edilmesi, ruhsat ve vizeden harç alınması öngörülmektedir. Ruhsata alınmamış veya vizesi yapılmamış deniz ve iç su araçlarının zorunlu belgelerinin düzenlenmemesi ve sefere çıkmasına izin verilmemesi gibi yaptırımlar düzenlenmiştir.

Amacımız, kaydı bulunmayan tüm gemi, deniz ve iç su aracının zorunlu olarak kayıt altına alınması suretiyle uluslararası standartlarda denetim, belgelendirme yapılabilmesi, niteliklerinin bilinmesi ve en önemlisi ülkemizde sahibi bilinmeyen tekne kalmaması, denetimsiz tekneler ile insan kaçakçılığı yapılmasının önlenmesidir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemizde bir yılda, boyları 2,5 metre ile 30 metre arasında değişen ortalama yedi bin beş yüz tekne satılmaktadır. Fakat mevcut vergi düzenlemeleri nedeniyle amatör denizcilerimizin büyük çoğunluğu yabancı bayrak tercih ederek hiç vergi ödememekte veya kullanım esnasında böyle bir amacı olmamasına rağmen, KDV ve motorlu taşıtlar vergisinden muaf olmak için teknesini ticari statüde göstermektedir.

Bu kanun teklifinin esas hedeflerinden birisi de hazinemizin kasasına denizcilik sektöründen giren vergi gelirlerinin artırılmasıdır, devletimizin yüksek vergi yükü nedeniyle neredeyse hiç tahsil yapmamakta olduğu bu alanda vergi mükellefleri oluşturmaktır. Motorlu taşıtlar vergisinin kaldırılmasıyla amatör denizcilerimizin Türk Bayrağı kullanımı teşvik edilecek, kayıt altında olmayan deniz araçlarımızın bağlama kütüklerine kaydedilmesiyle maliyemiz hem tekne satışlarından KDV, ÖTV tahsil edebilecek hem de her yıl harç gelirleri elde edebilecektir.

Sayın milletvekilleri, bu kanun yürürlüğe girdiğinde yıllardır denizcilerimiz arasında “Türk Bayrağı vergisi” olarak adlandırılan yüksek MTV nedeniyle yabancı bayrak kullanan denizcilerimizin hem kara sularımızda hem de dünyada Türk Bayrağı’nı dalgalandırmasının önü açılacaktır. Vergilendirme sistemimizdeki düzenlemeyle yabancı bayrak alan gemilerimiz nedeniyle tahsil edilemeyen KDV, ÖTV hazinemize girecek, bu teknelerde çalışan işçiler sigortalı hâle gelecektir.

Değerli milletvekilleri, ülkemizdeki yat ve tekne imalatı sektörü, yurt içindeki vergi mevzuatı nedeniyle kısıtlı bir iç taleple karşılaşmaktadır. Özellikle küresel kriz etkileri nedeniyle yurt dışı siparişlerinde de büyük bir azalma meydana gelmiştir. Ancak bu düzenlemeyle sektör nefes alacak, yeni yatırım ve istihdam alanları ortaya çıkacak, ülkemiz denizciliği gelişecek, daha fazla insanımız tekne sahibi olacak, ülkemizdeki deniz sevgisi, kültürü büyük aşama kaydedecektir. Ülkemiz denizlerinde Türk Bayrağı takmış tekneler dolaşacak; imalatçı, liman, yer, bakım ve servis hizmetlerini sağlayan firmalarımız ile yan sanayimiz iş imkânlarını artıracaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; amatör denizcilerin, tekne sahiplerinin, tekne imalatçılarının, denize sevgi ve özlem duyanların yıllardır bekleyen istemleri de siz değerli milletvekilleri tarafından hayata geçirilecektir.

Kanunumuzun Türk denizciliğine, gelişimine, insanımızın içindeki deniz sevgisini artırmaya yarar sağlayacağına inanıyorum, sizleri saygı ve sevgilerimle selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, ülkemizde, darbeler döneminde ve o kaos yıllarında çok sayıda siyaset adamımızı kaybettik, idamlarla kaybettik. Onların üzüntüsünü yaşıyoruz bu Parlamentoda hepimiz. Bugün de öyle bir gündeyiz. Siyasi nedenlerle ülkede insanlarımızın kaybedilmesine hiçbirimizin tahammülü olduğuna inanmıyorum. İşte bu nedenlerle, bu Parlamento, geçtiğimiz dönemlerde idam cezasını ortadan kaldırmıştır. Onun için, ben inanıyorum ki, artık, böylesi olaylarla, böylesi müessif olaylarla, siyaset nedeniyle kesinlikle karşılaşmayalım.

Hepinizi saygı ve sevgilerimle selamlıyorum, başarılar diliyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Domaç.

Sayın milletvekilleri, gruplar adına konuşmalar tamamlanmıştır.

Şahısları adına ilk söz Mersin Milletvekili Behiç Çelik’e aittir.

Sayın Çelik…

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – 1’inci maddede konuşacak.

BAŞKAN – Bursa Milletvekili Mehmet Emin Tutan…

MEHMET EMİN TUTAN (Bursa) – Konuşmayacağım.

BAŞKAN – Siz de konuşmuyorsunuz, peki.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi soru-cevap işlemine başlıyoruz efendim.

Sayın Kaplan…

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, iki sorum var.

Bir: Gerçekten yedi yıldır hükûmettesiniz, denizcilik bakanlığı kurulsun diye bir tartışma yaptınız mı, aranızda hiç konuştunuz mu bugüne kadar? Bu çok önemli Türkiye’nin hayati geleceği açısından.

İkinci sorum: Turizm strateji planlamasında, cumhuriyetin 100’üncü yılı dikkate alınarak, on tane ekolojik kent projesi var. Örneğin, İğneada-Kıyıköy, Karadeniz sahilinde, hepsi orman, kumsal ve yine Ege’de, Akdeniz’de yerler var. Bunların yapılandırılması, Müsteşarlığın mı, Kültür Bakanlığının mı, Çevre ve Orman Bakanlığının mı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığının mı, hangisinin alanına giriyor? Yani, hepsini ilgilendiren bir konuda nasıl içinden çıkıyorsunuz bu karmaşanın merak ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Kaplan.

Sayın Sakık…

SIRRI SAKIK (Muş) – Sayın Başkan teşekkür ediyorum.

Ben de, bugün, Denizlerin ölüm yıldönümü, Deniz, Yusuf’un ve Hüseyin’in, bunları rahmetle anıyorum. Diliyorum, umuyorum bir daha bu ülkede böyle olaylar olmaz.

Ben, Sayın Bakanıma bir soru sormak istiyorum. Sevgili Bakanım, bu yurt dışı harçlarıyla ilgili, giden vatandaşlarımızın büyük bir sıkıntı içerisinde olduklarını zaman zaman görüyoruz. Acaba, bu bilet alınırken, bu 15 TL’lik harç pulunu bilete dâhil edemeyiz mi? Çünkü, hem zaman açısından hem de insanların epeyce böyle kuyrukta kalması çok şık değil.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Doğru, buyurun.

REŞAT DOĞRU (Tokat) – Efendim teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, benim sorum şudur: Malumunuz olduğu üzere, İstanbul Boğazı, yoğun trafiğin yaşanmış olduğu bir yerdir. Ancak tabii, onunla beraber de bilhassa petrol tankerleri buradan geçmekte ve zaman zaman da büyük tehlikelerle karşı karşıya kalınmaktadır. Sorum şudur ki: Acaba, Karadeniz ile Marmara’yı bu Gebze istikametinde veyahut İzmit istikametinde yeni bir Süveyş Kanalı gibi bir kanalla bağlamak şeklinde bir çalışma yapılmış mıdır veyahut da böyle bir çalışma yapmayı düşünür müsünüz? Bunu sormak istedim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Doğru.

Sayın Özdemir…

HASAN ÖZDEMİR (Gaziantep) – Sayın Başkan, Sayın Bakana soruyorum: İstanbul trafiğinin büyük bir problem olduğu hepimiz tarafından malumdur. İncelediğimiz zaman, İstanbul trafiği de daha çok kara yoluyla yapılmaktadır. Son zamanlarda raylı sistem ve deniz yollarıyla ilgili gelişmeler varsa da yeterli değildir. İstanbul’u rahatlatacak, bir Ulaştırma Bakanı olarak, hangi tedbirleriniz vardır ve bu İstanbul trafiği ne zaman rahatlayacaktır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Özdemir.

Sayın Bakanım, sorular tamam, cevap verebilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Hasip Kaplan’ın sorularını cevaplandırıyorum: Öncelikle, turizm kentleri planlanması, sahillerimizde planlama yapılacak yerin özelliğine göre değişik kurumları ilgilendirmektedir. Mevzuat gereği, kıyı kenar çizgisi bakımından ve imar planları yapılması bakımından Bayındırlık Bakanlığını, belediye sınırlarına girmesi durumunda da ilgili belediyeyi, ayrıca Çevre ve Orman Bakanlığını, Kültür ve Turizm Bakanlığını, Bakanlığımı, Ulaştırma Bakanlığını ilgilendirmektedir. Sizin de işaret ettiğiniz gibi, bu kadar çok kurumu ilgilendiren böyle bir planlamanın nasıl yapıldığı konusudur. Burada da, biz göreve başlamadan önce, doğrusu yapılan işlem, her müracaat veya bu konudaki talepler her bir kurumda ayrı ayrı işlem görüp ve çok uzun zamanlar almaktaydı. Bunları tabii tek bir Bakanlığa veya tek bir kuruma toplamaya da imkân yoktur. Sebebine gelince, diyelim ki Kültür ve Turizm Bakanlığı sit alanı olması bakımından Tabiat Varlıklarını Koruma Kuruluna izne gitmesi lazım, o bakımdan ilgili veya turizm gelişme sahası ise, değilse o bakımdan gitmesi lazım. Dolayısıyla, birçok kurumun ilgilendirilmesi gayet normaldir. Ama normal olmayan, buradaki işlemlerin bir koordinasyon içerisinde yapılıp yapılmamasıdır.

Geçmişte bu pek sağlıklı yapılamıyordu ve çok büyük zaman kaybı oluyordu, yatırım gerçekleştirilemiyordu. Şimdi, biz, bu kurumlarla… Tabii, burada Maliye Bakanlığı da tahsis bakımından ilgili, onu da söylemeyi unuttum. Biz, bu kurumların hepsiyle toplandık bir protokol imzaladık. Protokole göre doksan gün içerisinde, azami, bütün kurullar görüşlerini oluşturuyor ve buranın tahsisiyle ilgili olumlu yahut olumsuz bir sonuç elde ediliyor. Böyle bir çözüm yolu ürettik. Esasen bu uygulama birçok Batılı ülkede de aynı şekilde. Şu anda bu sistem bu şekliyle verimli bir şekilde yürüyor. Gayet tabii ki, mevzuatta düzenleme yaparak bazı bürokratik işlemleri de hâlâ azaltma imkânımız var. Bu da ayrıca düşünülmesi gereken bir husus.

Türkiye’nin -siz de ifade ettiniz- denizleri kara hudutlarının uzunluğundan çok daha fazla, 2.700 kilometre kara hududumuz var, 8.400 kilometreye yakın deniz hududumuz var. Tabii, denizcilik bakanlığı konusu yıllarca Türkiye’de gündeme gelmiş, zaman zaman da çok ısrarla kurulması istenmiş bir bakanlık. Esasen 1992 yılında Denizcilik Müsteşarlığı, o zaman ihdas edilen devlet bakanlığına bağlanmış ve uzun yıllar Türkiye’de denizcilik bakanlığı gibi, sadece görev alanı bu olan bakanlık gibi çalışmış.

Burada benim söylemek istediğim şu: Önemli olan, bakanlığın adının denizcilik bakanlığı olması değil, önemli olan, denizcilikte ne yaptığınız ne yapamadığınızdır. Çünkü, denizci bir millet, denizci bir ülke olan Norveç’te denizcilik bakanlığı yoktur, Maliye Bakanlığının bünyesinde çalışmaktadır. Denizcilik bakanlığı olan ülke sayısı, olmayan ülke sayısından daha azdır. Dediğim gibi, burada önemli olan, ne yaptığınız ne yapamadığınız. Son altı buçuk yılda denizciliğimizle ilgili fevkalade önemli işler yapılmıştır. Bu kanunun görüşülmesi sırasında da bunları fırsat geldiğinde sizlerle paylaşacağım.

Sayın Sırrı Sakık’ın önerisi, sorusu daha doğrusu, aslında hakikaten güzel bir soru ve buna ben çok kafa yordum. Yani bu yurt dışı çıkışındaki harçların, 15 liraların vatandaştan alınmaması, doğrudan bilete yansıtılması şeklinde…

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Havaalanı vergileri öyle zaten.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Evet, Maliye Bakanlığına bu konuyu ilettik. Bir çözüm arayışı içerisindeler. Bir mevzuat değişikliği gerektiği, özel şirketlerden tahsilatı konusunda bir zorlukları var. Ama bu konunun üzerinde çalışmalarımız sürüyor.

Sayın Doğru, İstanbul Boğazı, dünyanın en zor su yollarından bir tanesidir. 15 mil boyunca sekiz tane 90 derece eğimli keskin dönüşler var. Bu da seyir emniyeti açısından çok önem arz ediyor.

Yıllardan beri de tabii Boğaz’daki trafik artmaya devam etmektedir. Bugün itibarıyla 56 bin gemi –yılda- geçiş yapıyor, bu gemilerin 10 bin tanesi de tankerlerdir. Bir başka deyişle, 145 milyon ton ham petrol boğazlarımızdan her yıl geçmektedir.

Bir anlamda patlamaya hazır bomba gibi olan bu yüklerin bir kaza sonucu İstanbul’da telafisi zor bir felakete dönüşmemesi için başlatılan Gemi Trafik Sistemi, yani Boğaz’ın, Çanakkale girişinden Karadeniz çıkışına kadar radarlarla, kameralarla ve suya verilen indikatörlerle, göstergelerle tüm trafiğin izlenmesi suretiyle emniyete yönelik çok ciddi tedbirler geliştirilmiş ve son beş altı yılda da bu anlamda bir kaza yaşanması söz konusu olmamıştır.

Bu anlamda Uluslararası Denizcilik Örgütüne, kuzey komşularımız başta olmak üzere birçok ülke Boğaz’da trafiğin daha da artırılması yönünde sürekli öneri getirmekte, baskı yapmakta, biz de deniz seyir ve güvenliği açısından bunun uygun olmadığını söylemekteyiz. Bunun için de en son gelişmiş sistemlerle Boğaz trafiğini yönetecek Gemi Trafik Bilgi Sistemini monte ettik ve bu suretle de seyir emniyetini artırıcı tedbirleri en üst düzeye çıkardık.

Tabii, yıllar boyu artacak taleplere karşı, dediğiniz gibi, bir hattın kurulması veya Karadeniz’den Marmara’ya yeni bir yapay kanal açılması... Bu da bir fikir projesi olarak gündemde olan bir projedir. Takdir edersiniz ki, bunun, tabii, yapımı hem maliyet olarak hem de zaman olarak çok büyük bir projedir, böyle bir fikir projesi mevcuttur.

Bunun yanı sıra, tabii, kuzeyden güneye, kuzeydeki denizlerden güneydeki denizlere boru hatlarıyla nakil yapma konusu da ayrıca gerek Rusya’nın gerek Türkiye'nin üzerinde çalıştığı projelerdir. Rusya’nın Bulgaristan-Yunanistan arasında, Türkiye'nin Samsun-Ceyhan arasında böyle bir projesi mevcuttur, bunu da ifade etmek isterim.

Sayın Özdemir’in sorusu: Tabii, İstanbul trafiği hakikaten yoğun bir trafik. Türkiye'nin en büyük şehri, dünyanın sayılı büyük şehirlerinden, altmış ülkeden daha büyük bir şehirden bahsediyoruz. Dünyadaki bütün büyük şehirler gibi İstanbul’da da ciddi anlamda trafik sorunu var ama bunun çözümüne yönelik çalışmalar da günden güne artarak devam ediyor. Metrobüs Projesi kısa vadeli bir çözüm üretmekle beraber, geçtiğimiz yıllarda, bu konuda -2005’in sonunda- bütün İstanbul milletvekilleri, belediye başkanları ve sivil toplum kuruluşlarıyla iki günlük süren bir toplantı gerçekleştirdik ve orada kısa, orta, uzun vadeli tedbirleri belirleyip uygulamaya koyduk. Örnek vermek gerekirse, deniz taşımacılığının artırılmasına yönelik tedbirlerdi. Bu amaca yönelik İDO’yla TDİ şehir hatları birleştirildi ve bilet entegrasyonuna gidildi. Yani otobüsle giden inip vapura binerse, trene binerse bir buçuk saat içerisinde ek bir ödeme yapmadan aynı bileti kullanabiliyor. Ayrıca, köprülerdeki -iki köprüden de- paralı geçişi kaldırdık, bu da trafik akışını fevkalade önemli ölçüde rahatlattı. Ama en önemli çözüm, takdir edersiniz ki raylı sistemin geliştirilmesidir. Bir yandan İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu raylı sistemleri yapıyor. Ama en önemli proje Marmaray Projesi’dir. Marmaray Projesi tamamlandığında İstanbul trafiğinde raylı sistemin payı yüzde 7’den yüzde 26,5’a çıkacak ve böylece çok daha ciddi bir rahatlama söz konusu olacaktır.

Bilgilerinize arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakanım.

Sayın Vural, zamanımız var, soru mu soracaksınız efendim?

OKTAY VURAL (İzmir) – Aracılığınızla Sayın Bakana bir soru yöneltmek istiyorum.

Sayın Başbakan 2008 yılında İÇTAŞ’ın açılışıyla ilgili bir konuşmada “Türkiye, denizcilik sektöründe dünyada 23’üncü sıradaydı 2002 yılında, şimdi 4’üncü sıraya oturdu.” diye bir ifadede bulunmuştu. Dokuzuncu Kalkınma Planı’nda Türkiye’de denizcilik sektörü itibarıyla bakıldığı zaman denizcilik sektöründe Türkiye’nin konumuyla ilgili yapılan tespitte aynen şunu söylemektedir: “2000 yılında 18’inci sırada yer alan deniz ticaret filosu 2005 yılında 24’üncü sıraya gerilemiştir.” Denizcilik sektörüyle ilgili bu veriler, Sayın Başbakan, 4’üncü sıraya geldiğimiz deniz ticaret filosu mudur, yoksa başka mıdır? Şu anda deniz ticaret filomuz kaçıncı sıradadır dünyada? Bu konuda bilgi verirlerse memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Vural.

Sayın Birdal…

AKIN BİRDAL (Diyarbakır) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Aracılığınızla Sayın Bakana iki şey sormak istiyorum.

Şimdi, birincisi, gerçekten İstanbul’da trafik sorununun metrobüslerle de çözülmediğini gördük. Şimdi, yapılan araştırmalarda deniz ulaşımında İstanbul’da yüzde 4-4,5 oranında yararlanıldığı, oysa yüzde 15 yararlanılabileceğine dair sonuçlar var. Bunun değerlendirilmesi düşünülüyor mu?

İkincisi, sadece dikey bir ulaşım var. Yatay, örneğin Kadıköy’den Bostancı’ya ya da Beykoz’a yatay böyle bir ulaşım da düşünülmekte midir?

Ayrıca bir de iddia var: Örneğin, deniz otobüslerinin daha önce bizim Haliç tersanelerinde yapılırken şimdi yurt dışında 30-35 milyon dolara araba vapurlarının yaptırıldığına dair bir iddia var. Oysa yine bizim Haliç Tersanesi’nde 4-5 milyon dolara, bu gereksinmeleri karşılayabilecek araba vapurlarının yapılacağı söyleniyor. Sayın Bakanın bu konuda bilgisi var mı, ne diyecekler?

Teşekkür ederim efendim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Birdal.

Son soru, Sayın Bulut, buyurun efendim.

AHMET DURAN BULUT (Balıkesir) – Sayın Bakanım, ülkelerin denizcilik idaresinde denizci personel yüzdesine baktığımızda, ülkelerin ortalaması yüzde 60. 7.333 kilometre sahil şeridiyle dünyada çok ön sıralarda sahil şeridi olan ülke olan Türkiye’de bu oran, komşumuz Yunanistan’da yüzde 66 iken bizde acaba kaçtır?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bulut.

Sayın Bakanım, cevaplayacak mısınız?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Var mı süremiz?

BAŞKAN – Üç dakikanız falan var efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Başkan, Sayın Vural’ın sorusu:

Orada ifade edilen gemi inşadaki durumumuzdur. Gemi inşada Türkiye bugün 4’üncü, 5’inci konumdadır sipariş miktarı bakımından ve sipariş edilen gemi miktarı bakımından. Tonaj ve sayı bakımından karşılaştırdığımızda, birincisinde 4’üncü, ikincisinde 5’inciyiz. Orada kastedilen Türk denizciliği, yani deniz taşıma filosu. Şu anda 17’nci sıradayız, dünya sıralamamız 17’ncidir şu an itibarıyla. Esasen, yabancı bayraktaki Türk armatörleri dâhil ettiğimizde bu sıra çok daha yukarılara çıkması mümkündür.

Sayın Birdal’ın… Tabii, bu çok genişçe bir konu. İstanbul’daki toplu taşımanın birinci derecede sorumlusu İstanbul Büyükşehir Belediyesidir ve İstanbul’da da deniz taşımacılığı, doğru, geçtiğimiz yıllarda azalmaya devam etti ama son yıllarda gerek Türk tersanelerinde gerekse dışarıdan alınan gemilerle artışa geçti ve şu anda da yüzde 5’ler seviyesinde olmaktadır ama yüzde 10’a bunun çıkması mümkündür.

“Neden Türk tersanelerinde yapılmıyor?” Ben o kurumun, İDO’nun Genel Müdürlüğünü de yaptım. O zaman Türk tersanelerinde de bu gemileri yaptırdık ama geçtiğimiz yıllarda Türk tersaneleri, çok fazla sipariş problemi olmadığı için krize kadar, böyle bir siparişi karşılayamadılar onun için yurt dışından alındı. Bu gemilerin de tabii, 5 milyon, 35 milyon, her gemi kendi kapasitesine, özelliğine göre fiyatları var. 5 milyona da deniz otobüsü var ama 60 milyona da feribot şeklinde deniz otobüsü var. Tabii, onlar, gemisine göre fiyatlar değişiyor. İster içeride, ister dışarıda yapılsın sonuç değişmiyor.

Bilgilerinize arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakanım.

Sayın milletvekilleri, teklifin tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

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

Birleşime on beş dakika ara veriyorum.

**Kapanma Saati: 16.11**

**İKİNCİ OTURUM**

**Açılma Saati: 16.31**

**BAŞKAN: Başkan Vekili Eyyüp Cenap GÜLPINAR**

**KÂTİP ÜYELER: Fatoş GÜRKAN (Adana), Yaşar TÜZÜN (Bilecik)**

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 86’ncı Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

257 sıra sayılı Kanun Teklifi’nin görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Komisyon ve Hükûmet buradalar.

Şimdi 1’inci maddeye bağlı ek madde 12’yi okutuyorum:

**DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞININ KURULUŞ VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN**

**HÜKMÜNDE KARARNAME İLE BAZI KANUNLARDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA**

**DAİR KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye aşağıdaki ek maddeler eklenmiştir.

“Bağlama kütüğü

EK MADDE 12- Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Milli Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının malikleri veya işletenleri, Denizcilik Müsteşarlığınca liman başkanlıkları bünyesinde oluşturulacak bağlama kütüğüne gemi, deniz ve iç su araçlarını kaydettirmek zorundadır. Bağlama kütüğünün tutulmasından limanlarda liman başkanı sorumludur. Herhangi bir liman başkanlığının yetki alanı içinde bulunmayan iç sulardaki iç su araçlarının kayıtları, ilgili mevzuatına uygun olarak belediye başkanlıklarınca tutulacak kütüklere yapılır. Belediye başkanlıklarınca tutulacak bağlama kütüğünün tutulmasından belediye başkanı sorumludur. Bu madde kapsamındaki iç sularda hangi belediyenin yetkili olacağı yönetmelikle belirlenir. Yetkili belediyeler bir ay içinde kütükle ilgili teşkilatını kurar.

Kayıt için başvuru, mevcut gemi, deniz ve iç su aracı için bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay, yeni kayıt altına alınacak veya kayıt değişikliği yapılacak gemi, deniz ve iç su aracı için iktisap tarihinden itibaren bir ay içerisinde malik veya işleteni tarafından yazılı olarak yapılır. Bu sürelerde kayıt başvurusunda bulunulmayan gemi, deniz ve iç su araçları, ilgili liman başkanlığınca; yukarıdaki paragrafta belirtilen iç sularda ise ilgili belediyelerce resen tescil edilir.

Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının mülkiyetinin devrini amaçlayan sözleşmelerin ilgili liman veya belediye başkanlıkları huzurunda yapılması zorunludur. Aksi takdirde sözleşme geçersiz olur.

Yabancı uyruklu gerçek kişilere ait ve özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçları, talep ve Denizcilik Müsteşarlığınca uygun bulunması halinde bağlama kütüklerine kaydedilebilirler. Bu şekilde kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçları, 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823 üncü maddesi hükümlerine bağlı olmaksızın Türk bayrağı çekerler. Ancak, 19/4/1926 tarihli ve 815 sayılı Kanun hükümleri saklıdır.

Bağlama kütüğüne kayıt edilecek her bir gemi, deniz ve iç su aracı için ruhsatname düzenlenir. Ruhsatname, 2/7/1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununun (8) sayılı tarifesinin XII.-Bağlama kütüğüne kayıt ruhsat harçları bölümünde belirlenen harca tabidir. Ruhsatnameler bağlama kütüğünün tutulduğu liman başkanlığı veya belediye tarafından her yıl vize edilir. Vizenin geçerlik süresi bir yıldır. Süresinde vize edilmeyen ruhsatnameler geçersizdir. Vize işlemleri ruhsatname ile aynı harca tabidir. Vize işlemleri yapılabilmesi için, harcın peşin olarak ödenmesi gerekir. Ruhsatnameyi düzenleyen veya vize işlemlerini yapan kamu görevlileri, harcın ödenmesinden mükellefle birlikte müteselsilen sorumludur.

Ruhsatnamesi olmayan veya zamanında vize işlemi yapılmayan gemi, deniz ve iç su aracının maliki ve işletenine, tescil edilmemesi nedeniyle tahsil edilemeyen ruhsat ve vize harç tutarının iki katı idari para cezası verilir ve bu gemi, deniz ve iç su araçlarına, denizcilik mevzuatına göre verilmesi zorunlu belgeleri düzenlenmez, liman veya iç su dâhilinde bile olsa sefere çıkmasına izin verilmez.

İdari para cezaları Liman Başkanlıkları ve Belediyeler tarafından verilir. Bu madde uyarınca verilecek idari para cezaları bir ay içerisinde ödenir. Bu idari para cezaları hakkında 30/3/2005 tarihli ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu hükümleri uygulanır.

Bağlama kütüğünün tutulması, liman başkanlıklarının ve belediyelerin yetki ve sorumlulukları, kayıt, terkin, ruhsatname düzenlenmesi, idari para cezası verilmesi ve mali hükümler ile bu maddenin uygulanmasına dair diğer hususlara ilişkin usul ve esaslar, mali konularda Maliye Bakanlığının uygun görüşünü almak kaydıyla Denizcilik Müsteşarlığınca çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.

BAŞKAN – Madde üzerinde Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına İstanbul Milletvekili Çetin Soysal.

Buyurun Sayın Soysal. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA ÇETİN SOYSAL (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; kanun teklifi görüşülürken ben de burada bir yaraya parmak istiyorum. Bugün -ne yazık ki on beş gün, yirmi gün önce de bunu defalarca gündeme getirdik, değişik önergelerle de gündeme getirdik- Hindistan açıklarında, yüz gündür orada yokluk çeken, açlık çeken, mağdur olan gençlerimiz var, gemicilerimiz var, denizcilerimiz var. Mira Denizcilik’e ait kuru yük gemisi 15 Kasım 2008’de İzmir Limanı’ndan yola çıkmış; 22 bin ton çubuk demir yüküyle yola çıkan gemi 12 Aralıkta Abu Dabi Limanı’na girmiş ve yükün tahliyesine başlanmıştır. Mira Şirketi liman işçilerinin parasını ödemediği için yük tahliyesi yarım bırakılarak gemi limandan çıkartılmıştır. Haftalarca gemi personeli denizde bekletilmektedir. Liman alacağını alamadığı için gemi bağlanmış ve daha sonra limana dönmüştür. Bu sırada, şirket gemi personelinin pasaportlarına el koymuş. Bu arada, Abu Dabi’de gemiye bir İngiliz bankası alacağı olduğu için el koyularak satıldığı ifade edilmektedir.

Gemide 18 tane Türkiye Cumhuriyeti yurttaşı gencimiz var, diğerleri de Azeri kökenli gemiciler. Bu gemide çalışanlar aynı zamanda altı aydır maaşlarını da alamamaktadırlar. Şu anda gemi personeli kıyıdan 15 mil uzakta, Hint Okyanusu’nda, elektriksiz, kumanyasız, yüz gündür mağdur ve mahsur durumdalar. Bu arada, orada elbette ki dramatik bir yaşam sürüyor, yaşantılarını zor ve güç koşullar altında idame ettirmeye çalışıyorlar. 15 Nisan 2009’da da bir botla kıyıya çıkmak isteyen 2 Azeri denizciyi kurtarmak için 4 Türk denizcimiz denizde gerçekten zor şartlar altında kayboldular, ancak daha sonra bulundular. Orada gerçekten tedaviye ihtiyaçları var, doktora ihtiyaçları var. Sağlık durumlarının iyi olmadığı ifade ediliyor. Birtakım hastalıklara yakalanma tehdidi ve tehlikesiyle karşı karşıyalar. Yani orada ciddi bir dram var, ciddi bir trajedi var. Bugün aileler burada, gözyaşları içerisinde. Bunu haftalarca önce tekrar gündeme getirmiştik. Ne yazık ki yüreği kan ağlayan anneleri, babaları bugün Türkiye Büyük Millet Meclisine geldiler, Sayın Müsteşarla da görüştüler. Bu konuya ivedilikle bir çözüm bulunmasını önemle rica ediyorum. Çünkü yurttaşımız… Yani devletimiz ona sahip çıkamıyorsa, özellikle Bakanlığımız sahip çıkamıyorsa çok büyük bir eksiklik olur. Ciddi şekilde buradaki gençlerin mağduriyetini ortadan kaldırıp burada sahip çıkılması gerektiğini, en azından şu an dışarıda bekleyen, gözyaşları içinde bekleyen annelerin yüreklerine bir merhem olmasını önemle rica ediyorum.

Hepinizi sevgiyle selamlıyorum, saygılarımı sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Soysal.

Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Mersin Milletvekili Behiç Çelik.

Sayın Çelik… Yok.

Gruplar adına başka söz istemi yok.

Şahıslar adına ilk söz Sakarya Milletvekili Ayhan Sefer Üstün’e aittir.

Sayın Üstün…

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Yok, Sayın Başkan.

BAŞKAN – Konuşmalar tamamlanmıştır.

Şimdi soru-cevap işlemine başlıyoruz.

Sayın Bayındır, buyurun efendim.

SEVAHİR BAYINDIR (Şırnak) – Sayın Başkanım, aracılığınızla Sayın Bakana sormak istiyorum: Daha önce de ifade etmiştik, biliyorsunuz, Silopi-Cizre uluslararası yolun geçtiği bir hattır ve ağırlıklı olarak ağır vasıtaların, tankerlerin, tırların, kamyonların geçtiği bir yol. Ne bu yol yapıldı… Yeni yol çalışmaları var gibi ama ilerlediği yok. Dolayısıyla hem trafik akışı çok kötü, hava kirliliği çok fazla, çok ciddi can kayıplarına yol açmakta. Bu konuda Sayın Bakanımız bir bilgi verebilir mi? Çevre yolu ne zaman bitirilecek? Bitirilene kadar var olan yollar yapılacak mı?

Diğer bir sorum Habur Sınır Kapısı’na ilişkin. Habur Sınır Kapısı artık kanayan bir yara hâline geldi, her gün yeni bir uygulama yapılmakta. Geçen hafta sınır kapısında “iç gümrük” adı altında oluşturulan bölgede tartı yapma çabasına karşı bir problem yaşandı. Buradakiler, yani sınır kapısındakiler şunu istiyor: “Yeni bir düzen istiyoruz.” diyorlar. Bir: Bu CMR parası, Arap CMR’si parası neye göre belirleniyor? İkincisi: Bir tane kantar konulmuş, bugüne kadar insanlar bulunduğu yerde, ticaret yaptığı yerde tartısını yapıyor. Bu mekanizma ortadan kaldırılıp sadece Silopi’deki şoförler bir bölgeye sıkıştırılarak orada yüklerinin tartılması öngörülüyor. Dolayısıyla bu tartı meselesi ciddi bir sorun hâline gelmiştir. Bu konuda bir yaklaşımları var mı?

Yine, Vali 30 milyon TL’lik para çekmiş kredi olarak, alan düzenleyece-ğiz, tır parkını düzenleyeceğiz, sosyal yaşam alanı hazırlayacağız diye. Ne yazık ki, insanlar toz içinde mağdur olmaktadır. Bu da ilerlemiyor. Ne yapıldı bu para?

Diğer bir sorum da şu: Yani, sınır kapısında düzenli bir akış olacak mı? Yoksa keyfîlik devam mı edecek? Kuyruk ya da randevu verilmeden… Bu sisteme müdahale edilecek mi? En önemlisi de insanlar buradan geçerken rahat gidebiliyorsa eğer, öbür tarafta haftalarca bekliyor. Hem kira parasını, yani aldığı kira bedeli, taşıma bedeli, onların orada yani diğer tarafta, Kürt bölgesinde kaldığı sürede oradaki masraflarını karşılayamayacak durumdadır. Otel masrafı, yiyecek masrafları, yani gidiş-dönüş ve orada kalış süreci gerçekten çok problemli ve insanlar bu konuda çok mağdur. Bu konuda acil ve öncelikli yapmayı düşündükleri bir şey var mı? Bu konuyu sormak istiyorum. Çünkü sorun yaşandı geçen hafta, 12 insan tutuklandı, 2’si de yaralandı, yani asker, oradaki güvenlik güçleri ile şoförler karşı karşıya getiriliyor ama bu sorun da devam ediyor.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bayındır.

Sayın Köse, buyurun efendim.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Hollanda’dan satın aldığı otobüslerin her biri için 1 milyon avrodan fazla para ödedi. Bu otobüsler ancak düz yolda gidebilmektedir. Bu otobüsler yedi tepeli İstanbul için elverişli değil. Bunun içindir ki, bu otobüsler İstanbul Büyükşehir Belediyesi garajında bekletilmektedir. Siz Ulaştırma Bakanı olarak bu konuda ne düşünüyorsunuz? Bu otobüsler İstanbul halkının parasıyla alınmıştır. Bunun hesabını kim verecek? Bir.

İkinci sorum şu: Sayın Bakanım, daha önce sizinle görüşmüştüm. Adıyaman’da Kâhta ile havaalanı arasında bir yol çalışması var. Bu yol çalışması -daha önce sözlü olarak iletmiştim- çok ağır ve zor şartlarda yapılmaktadır. Bu konuda geçen çarşamba günü bir trafik kazası oldu. Maalesef genç yaşta bir mühendis arkadaşım şu anda hayat mücadelesi vermektedir. Bu konuda -bir emir verip hızlı bitirilmesi için- bir çalışmanız var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Özdemir, buyurun.

HASAN ÖZDEMİR (Gaziantep) – Sayın Başkan, aracılığınızla Sayın Bakana soruyorum: Son yıllarda büyük uyuşturucu kaçakçılıkları genellikle deniz yollarıyla, gemilerle yapılmakta ancak bu kaçakçılıklar da kara suları dışına yakın yerlerde yapılmaktadır. Bu konuyla ilgili Sahil Güvenlik Komutanlığının bir çalışması olmakla birlikte -İçişleri Bakanlığımızla görüşmek suretiyle- Ulaştırma Bakanlığımız olarak bu konuda ne gibi tedbirler almayı düşünüyorsunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Özdemir.

Sayın Bakanım, sorular tamam. Cevap verebilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Evet, Sayın Bayındır’ın “Silopi’yle ilgili yol çalışmaları -çevre yolu- ne durumda?” sorusunun cevabı…

SEVAHİR BAYINDIR (Şırnak) – Silopi ve Cizre…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Silopi çevre yolu… Bu konuyla ilgili detaylar şu anda yanımda yok. Ne safhada olduğunu, bu konudaki çalışmaları daha sonra size detaylı olarak iletirim.

Habur Sınır Kapısı’nda son günlerde bir sıkışıklık yaşandığının oradaki uygulamayla ilgili olduğunu biliyoruz. Habur’da esasen Bakanlığımızın şu anda hiçbir dahli yoktur çünkü biliyorsunuz Habur Sınır Kapısı yap-işlet-devlet modeliyle yaptırıldı ve o şekilde işletiliyor. Pasaport, giriş-çıkış işlemleri de İçişleri Bakanlığı mülkiye amirliklerince yapılıyor. Bu konuyla ilgili yaşanan sorunun giderilmesi için biz, herhangi bir sorumluluğumuz, yetkimiz olmamasına rağmen, çalışmaları arkadaşlarımızla koordinasyon içinde yürütüyoruz. Zaman zaman Kuzey Irak tarafında, Zaho tarafında, zaman zaman bizim tarafta böyle sıkışıklıklar yaşanıyor ama bu sıkışıklıkların birçoğu da Kuzey Irak bölgesindeki otorite boşluğundan kaynaklanıyor ve orada araçlarımız çok uzun zaman bekletiliyor, yükleri boşaltılıyor, tekrar yükletiliyor, yakıtları boşaltılıp Halil İbrahim Kapısı’ndan sonra yakıt almaya zorlanıyor. Dolayısıyla, bütün bunlara rağmen, son bir yıl içerisinde oradaki yerel yöneticilerin karşılıklı yaptığı toplantılarla sorunlar büyük ölçüde giderilmiş ve araç akışlarında daha bir düzen sağlanmıştır.

Sayın Köse’nin sorusu: “İstanbul Büyükşehir Belediyesi otobüs almış, kaça almış, uygun mu değil mi?” Tabii takdir edersiniz ki bu tamamen belediyenin bir işidir ve kent içi ulaşımdan belediye sorumludur. O konuda şu anda benim bir şey söylemem mümkün değildir.

Kâhta-havaalanı arası yolu yapacağız. Orada endişeniz olmasın. Çalışmalar devam ediyor, daha da hızlandıracağız. Bir an önce bitireceğiz. O yolun öneminin farkındayız.

Sayın Özdemir’in sorusu, kaçakçılık konusu. Sizin de çok iyi bildiğiniz gibi, kaçakçılıkla ilgili, İçişleri Bakanlığı ağırlıklı olmak üzere, denizlerimizde ilgili kuruluşlar, kolluk kuvveti olan kuruluşlar da Sahil Güvenlik Komutanlığı, deniz polisidir. Dolayısıyla, denizde limbo yapmak suretiyle yakıt kaçakçılığının önüne geçilmesi için, bu Meclis geçtiğimiz yıl bir kanun çıkardı ve bu kanunda çok ciddi önlemler de getirildi; kaçakçılıkla el konulan bütün yakıtın yüzde 50’si miktarı kaçakçılığı önleyen kolluk kuvvetlerine verilmesi de kararlaştırıldı ama asıl kaçakçılık denizde olmuyor. Geçmiş dönemine baktığımızda kaçakçılığın ithal işlemlerinde evrak üzerinde olduğu tespit edildi ve bunun üzerine de depolama tesislerine bir iskandil işlemi yapılması kararı alındı. Ayrıca, dağıtım şirketlerine ve istasyonlara da marker konmak suretiyle kaçakçılığın asgariye indirilmesi hedeflendi ve bu konuda da çok iyileşme olduğunu bugünlerde görüyoruz. Eskisine göre, deniz yoluyla yapılan yakıt kaçakçılığı önemli ölçüde kontrol altına alındı diyebiliriz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakanım.

Sayın milletvekilleri, madde üzerinde bir önerge vardır, önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin çerçeve 1 inci maddesinde yer alan ek 12 nci maddenin beşinci fıkrasının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Mustafa Elitaş | Veysi Kaynak | M. Emin Tutan |
|  | Kayseri | Kahramanmaraş | Bursa |
|  | Ali İhsan Merdanoğlu |  | İbrahim Yiğit |
|  | Diyarbakır |  | İstanbul |

“Bağlama kütüğüne kayıt edilecek her bir gemi, deniz ve iç su aracı için ruhsatname düzenlenir. Ruhsatnameler bağlama kütüğünün tutulduğu liman başkanlığı veya belediye tarafından her yıl vize edilir. Vizenin geçerlik süresi bir yıldır. Süresinde vize edilmeyen ruhsatnameler geçersizdir. Ruhsatname ve bunların vizeleri, 2/7/1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifenin “XIII- Bağlama kütüğü ruhsatnamelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlar” bölümünde belirlenen harca tabidir. Ruhsatname ve vize işlemleri yapılabilmesi için, harcın peşin olarak ödenmesi gerekir. Ruhsatnamenin düzenlendiği yıl ayrıca vize harcı alınmaz. Özel kullanıma tahsisli gemi, deniz ve iç su araçları için düzenlenen ruhsatnameler beş yıla kadar vize edilebilir ve bu durumda harç, içinde bulunulan yıl tarifesi esas alınarak her bir yıl için ayrı ayrı hesaplanarak tahsil edilir. Ruhsatnameyi düzenleyen veya vize işlemlerini yapan kamu görevlileri, harcın ödenmesinden mükellefle birlikte müteselsilen sorumludur. Bağlama kütüğüne kayıtlı ve geçerli ruhsatnameye sahip gemi, deniz ve iç su araçları, her türlü gemi sağlık resmi ve fener ücretinden muaftır.”

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Takdire bırakıyoruz.

BAŞKAN – Sayın Bakan, katılıyor musunuz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Katılıyoruz.

BAŞKAN – Gerekçeyi mi okutuyoruz?

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Gerekçe…

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Maddede yapılan değişiklik ile, ruhsatnamenin düzenlendiği yıl ayrıca vize harcı alınıp alınmayacağı hususunda oluşabilecek tereddütler giderilmekte ve olası mükerrer harç tahsilatının önüne geçilmesi sağlanmaktadır.

Ayrıca, mevcut uygulamada özel (amatör) teknelere beş yıl geçerli özel tekne belgesi verildiğinden, yerleşik uygulamaya paralel olarak yeni yükümlülükler ve bürokratik işlemlerin artırılmamasını teminen maddede yapılan değişiklikle, özel kullanıma tahsisli gemi, deniz ve iç su araçları için düzenlenen ruhsatnamelere ilişkin vizelerin beş yıla kadar yapılabilmesine imkân tanınmaktadır.

KEMALETTİN NALCI (Tekirdağ) – Karar yeter sayısı…

BAŞKAN – Arayacağım.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Karar yeter sayısı yok efendim.

On dakika ara veriyorum.

**Kapanma Saati: 16.54**

**ÜÇÜNCÜ OTURUM**

**Açılma Saati: 17.09**

**BAŞKAN: Başkan Vekili Eyyüp Cenap GÜLPINAR**

**KÂTİP ÜYELER: Fatoş GÜRKAN (Adana), Yaşar TÜZÜN (Bilecik)**

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 86’ncı Birleşiminin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Komisyon ve Hükûmet hazır.

Teklifin 1’inci maddesine bağlı ek 12’nci madde üzerindeki önergenin oylanmasında karar yeter sayısı bulunamamıştı. Şimdi önergeyi tekrar oylarınıza sunacağım ve karar yeter sayısı arayacağım: Önergeyi kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmiştir ve karar yeter sayısı vardır.

Sayın milletvekilleri, maddeyi oylamadan önce Komisyonun düzeltme teklifi var herhâlde.

Buyurun Sayın Komisyon.

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Çerçeve 1’inci madde, ek madde 12, ikinci fıkrada, son satırda “paragraf” ifadesinin “fıkra” olarak değiştirilmesini talep ediyoruz.

BAŞKAN – Diyeceğiniz var mı Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Hayır.

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, 1’inci maddeye bağlı ek madde 12’yi kabul edilen önerge doğrultusunda oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Böylece ek madde 12 kabul edilmiştir efendim.

1’inci maddeye bağlı ek madde 13’ü okutuyorum:

EK MADDE 13- Türk gemi sicillerinden birine veya bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçları; kara yolu ile bir bölgeden başka bir bölgeye intikal ettirilmek maksadıyla kayıtlı olunan liman veya belediye başkanlığına bildirim yapılmadan karaya alınamaz ve intikal edilen bölgenin liman başkanlığına veya belediye başkanlığına bildirim yapılmadan denize indirilemez.

Bu madde hükümlerine aykırı hareket edenlere bin Yeni Türk Lirası idari para cezası verilir.”

BAŞKAN – Ek madde 13 üzerinde gruplar adına söz istemi var.

İlk söz Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına İstanbul Milletvekili Esfender Korkmaz’ın.

Sayın Korkmaz…

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) – Yok.

BAŞKAN – Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Tekirdağ Milletvekili…

OKTAY VURAL (İzmir) – Yok Sayın Başkan.

BAŞKAN – Peki, oldu efendim.

Gruplar adına başka söz istemi yok.

Şahısları adına ilk söz Bursa Milletvekili Mehmet Emin Tutan’ın.

Sayın Tutan… Yoklar.

İzmir Milletvekili Harun Öztürk.

Sayın Öztürk, buyurun efendim.

HARUN ÖZTÜRK (İzmir) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şahsım ve Demokratik Sol Parti adına yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum. Görüşülmekte olan kanun teklifini prensip olarak desteklediğimizi ifade ederek bazı itiraz noktalarımızı dikkatlerinize sunmak için söz aldım.

Değerli milletvekilleri, teklif ile teklife konu gemi ve araçlar 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu kapsamından çıkarılarak 492 sayılı Harçlar Kanunu kapsamına alınmakta ve bağlama kütüğü ruhsatnameleri ve vizeleri için harç öngörülmektedir, vizeler her yıl yaptırılacaktır.

Hâlen uygulanan mevcut düzenlemelere baktığımızda yat, kotra ve her türlü motorlu özel teknelerin vergisinin Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’na ekli III sayılı cetvelde beygir gücü ve yaş kriterleri esas alınarak düzenlendiğini görüyoruz.

Değerli milletvekilleri, şimdi, 2008 yılında uygulanan yıllık motorlu taşıtlar vergisine birlikte bakalım: 20 beygir gücündeki bir tekne için üç yaşına kadar asgari 423 lira vergi alıyor idik, 151 beygir gücü ve üzerindeki yat ve kotradan ise 9.585 TL vergi alıyorduk. Kanun teklifine göre ise vergileme sistemi değiştirilmekte ve boy esasına göre harç alınması öngörülmektedir. Buna göre en düşük harç 9 metreye kadar olanlar için 200 TL, en yüksek harç ise 30 metreden fazla olanlar için 3.200 TL olmaktadır. Görüldüğü gibi en düşük tarife önceki tutarın yarısı, en yüksek tarife ise önceki tutarın üçte 1’i düzeyine indirilmektedir.

Değerli milletvekilleri, kanun teklifine göre, 1/1/2008 tarihinden önce iktisap edilmiş ve 23/5/2008 tarihinden önce tescil edilmiş bulunan yabancı bayraklı gemi, deniz ve iç su araçları sahiplerine, 31/12/2009 tarihine kadar talepte bulunmaları ve bağlama kütüğüne kayıtlarını yaptırmaları kaydıyla söz konusu gemi ve araçları gümrük mevzuatıyla belirlenmiş vergi, resim ve harçlardan muaf olarak ithal etme hakkı tanınmaktadır. Söz konusu yat, kotra ve her türlü motorlu özel teknelerin ithalatında vergi, resim ve harç ile ÖTV ve KDV alınmamasını öngören düzenlemeyi kabul etmemiz mümkün değildir.

Biraz önce verilen değişiklik önergesiyle de ruhsatname harçları, vize harcı beş yıla kadar peşin alınabilecek hâle getirildi. Dolayısıyla alındığı tarihte geçerli olan harçlar dikkate alınarak vize harcı alınmış olacak. Bunu da dikkatlerinize sunmak istedim.

Değerli milletvekilleri, yukarıda açıklamaya çalıştığım sakıncaların ortadan kaldırılması için,

1) Çerçeve 2’nci maddeyle 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye eklenen geçici 9’uncu maddenin sondan ikinci cümlesinin metinden çıkarılmasının,

2) Çerçeve 5’inci maddede öngörülen ruhsatname ve vize harçlarının bir miktar düşürülmekle birlikte eski beygir gücü tarifesinin korunmasının,

3) İthalat sırasında KDV ve ÖTV ödenmesi için çerçeve 6’ncı ve 7’nci maddelerin teklif metninden çıkarılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Öztürk, devam edin efendim.

HARUN ÖZTÜRK (Devamla) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, bu düşünceler doğrultusunda ilgili maddeler için vermiş olduğum değişiklik önergelerine destek vereceğinizi ümit etmek istiyorum. İlgili maddeler görüşülürken önergelerim dolayısıyla tekrar huzurlarınızı işgal etmeyeceğim, değişiklik önergelerimin gerekçelerinin okutulmasıyla yetineceğim.

Teklifin hayırlı olması dileğiyle yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öztürk.

Madde üzerinde konuşmalar tamamlanmıştır.

Soru-cevap işlemine geçeceğiz.

Soru soran yok.

Madde üzerinde bir adet önerge vardır, okutuyorum efendim:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin çerçeve 1 inci maddesi ile 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye eklenen Ek Madde 13’ün metinden çıkartılmasını arz ve teklif ederiz.

 Mustafa Elitaş Veysi Kaynak M. Emin Tutan

 Kayseri Kahramanmaraş Bursa

 Ali İhsan Merdanoğlu İbrahim Yiğit

 Diyarbakır İstanbul

BAŞKAN – Komisyon katılıyor mu efendim?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet katılıyor mu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Evet, katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Katılıyorsunuz.

Gerekçeyi mi okutacağız?

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) - Gerekçe okunsun Sayın Başkan.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Çerçeve 1 inci madde ile 491 sayılı KHK’ya ilave edilecek Ek 13 üncü madde, esasen deniz emniyeti ve asayiş ile ilgili düzenlemeler getirdiğinden, Denizcilik Müsteşarlığının teşkilat kanununda olmaması gereken bir hüküm niteliğindedir. Diğer yandan, insan veya mal kaçakçılığında kullanılacak olan tekneler umumiyetle sahipsiz veya sahibi belli olmayan tekneler olduğundan, madde ile öngörülen bildirim zorunluluğuna uymaları gerçekçi görülmemekte ve maddenin bu haliyle uygulama imkanının bulunmaması nedeniyle çerçeve maddeden çıkartılması öngörülmüştür.

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmiştir.

Böylece ek 13’üncü madde çıkarıldı.

Çerçeve madde 1’i oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

2’nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2- 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 9 - Türk vatandaşları veya kanuni ya da iş merkezi Türkiye’de bulunan tüzel kişiler tarafından 1/1/2008 tarihinden önce iktisap edilmiş veya 23/5/2008 tarihinden önce tescil edilmiş bulunan yabancı bayraklı gemi, deniz ve iç su araçları; 31/12/2009 tarihine kadar talepte bulunulması kaydıyla Ek 12 nci madde kapsamında bağlama kütüklerine kaydedilir. Bağlama kütüğüne kaydı yapılan gemi, deniz ve iç su araçlarına ilişkin gümrük işlemleri, liman başkanlarının ilgili gümrük idaresine bağlama kütüğüne kaydın yapıldığının bildirimini müteakip otuz gün içinde tamamlanır. Ancak, kütüğe kayıt için gemi, deniz veya iç su araçlarının Türkiye’de bulunması şartı aranmaz. Bu kapsamdaki araçların gümrük işlemleri, Türkiye’ye geldiğinin liman başkanlığı tarafından ilgili gümrük idaresine bildirimini müteakip aynı usulle yapılır. Bağlama kütüğü kaydının ibraz edilmesi şartıyla bunlardan gümrük mevzuatıyla belirlenmiş vergi, resim ve harçlar alınmaz. Bu araçların dış ticarete ilişkin işlemlerinde tahdit ve takyitler aranmaz.”

BAŞKAN – Madde üzerinde gruplar adına ilk söz Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Mersin Milletvekili Behiç Çelik’e aittir.

Sayın Çelik, buyurun efendim. (MHP sıralarından alkışlar)

MHP GRUBU ADINA BEHİÇ ÇELİK (Mersin) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Teklif’in çerçeve 2’nci maddesi üzerinde Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına söz almış bulunmaktayım. Bu vesileyle yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Dün medyaya yansıyan Mardin ili Mazıdağı ilçesi Bilge köyünde meydana gelen vahim olaydan ötürü fevkalade üzüntülerimi ifade etmek istiyorum. Ölenlere Yüce Mevla’dan rahmet niyaz ediyorum. Katillerin yakalanmasından dolayı jandarmayı da bu vesileyle kutluyorum. Ölenlerin yakınlarına başsağlığı ve sabır diliyorum.

Bu olay da aslında büyük bir istihbarat eksikliğinin yörede hüküm sürdüğünü göstermektedir. Bu konuda gerekli zabıta faaliyetlerinin artırılması, orta ve uzun vadeye yayılan politikaların geliştirilmesi fevkalade önem arz etmektedir.

Olay mahalline gidip başsağlığı dilemek tabii olarak yeterli değildir. Gerekli önlemler, bundan sonra bu tür vahim hadiselerin olmaması için bir an önce hükûmet tarafından alınmalıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 257 sıra sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri genel gerekçesi ve 1 ve 2’nci maddesi birlikte incelendiği zaman bu, özellikle Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre kurulmuş Millî Gemi Sicili’ne ve 4490 sayılı Kanun’a göre kurulmuş, düzenlenmiş Türk Uluslararası Gemi Sicili ve 18 groston üzerindeki gemilerin Millî Gemi Sicili’ne kaydının zorunluluğu, bunun dışında özel şahıslara ait gemilerle deniz ve iç su araçlarının her iki sicile de kaydının ihtiyari olduğu ifade edilmekte, Türkiye çapında kaydı bulunmayan yaklaşık altmış bin dolayında kayıtsız geminin deniz ve iç su aracı olduğu belirtilmekte, teknik denetimlerin bu sebeple yapılamadığı ifade edilmekte, can, mal, çevre güvenliği ile asayiş denetimlerinin yapılamadığı vurgulanmakta ve insan kaçakçılığının önünün alınabilmesi amaçlanmakta, gemi, deniz ve iç su araçlarında iktisap edilmiş olanlarının bağlama kütüklerine kayıt ve işlemlerini düzenlemektedir. Böylece liman başkanlıklarıyla bazı belediyeler yetkilendirilmekte, bu kurumlar bünyesinde bağlama kütükleri oluşturulmakta ve kayıt zorunluluğu getirilmekte, bağlama kütüklerine kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçları bir yıl süreyle ruhsat altına alınmakta, ruhsatnameler için her yıl vize zorunluluğu getirilmekte ve ruhsat ve vize karşılığında da harç hükmü getirilmektedir.

Konuşmamız haricinde olmakla birlikte, 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu ile 492 sayılı Harçlar Kanunu’nda da bu kanun teklifinin amacına uygun olarak düzenlenme cihetine gidildiği anlaşılmaktadır.

Değerli milletvekilleri, herhangi bir kayda tabi olmamış gemilerin deniz ve iç su araçlarının ruhsata bağlanması takip ve denetiminin bu teklifle sağlanmak istenmesini olumlu mütalaa etmekteyiz. Türk gemilerinin ve deniz araçlarının yabancı bayrağı tercih etmelerinin önündeki engellerin kaldırılmasının sadece vergiye bağlı olmayıp nitelikli gemi adamı ve personel ihtiyacından da kaynaklandığı bir gerçektir. Bu suretle, Türk Bayrağı çekmek daha avantajlı olabilecektir.

Vize işlemlerinin her yıl yapılması: Belki de iki veya üç yılda bir yapılması daha uygun olacak her yıl yapılma yerine.

Devirlerde ise noter işleminin kaldırılarak bunun yerine liman başkanlıklarında veya ilgili belediyelerde yapılması, takdir edersiniz ki işin ciddiyetini hafifletmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 2’nci maddeyle ilgili özellikle vurgulamak isteriz ki bu 2’nci maddenin metin hükmünden çıkarılması da ayrıca uygun olacaktır.

Denizcilikle ilgili ana başlıklar aslında şöyle sıralanabilir:

1) Yük ve yolcu taşımacılığı,

2) Gemi inşası,

3) Tamir tersaneciliği,

4) Liman işletmeciliği,

5) Kılavuzluk,

6) Yan bir sektör: Deniz turizmi,

7) Yine aynı şekilde: Kruvaziyer turizmi,

8) Marina işletmeciliği,

9) Yat imalatı ve işletmeciliği,

10) Diğer ana, yan başlıklar. (Su sporları, dalış, balıkçılık, brokerlik, acentelik gibi.)

11) Denizcilik eğitimi.

Değerli milletvekilleri, dev bir sektör olan denizcilikte ne yazık ki Hükûmetin bir millî denizcilik politikası olmadığını özellikle belirtmek isterim. “Saldım çayıra, Mevla’m kayıra.” anlayışıyla denizciliğin gelişmesini beklemek sadece bir hayaldir. Türk denizciliğinin istediği düzeye gelebilmesi için limanları artırmak, limanları dünya standartlarına ve teknolojik yeterliliğe sahip hâle getirmek, dış ticaret taşımacılığında payın artırılması, balıkçılık ve yatçılığa önem verilmesi ve diğer sorunlar peş peşe gelmektedir.

Ben burada bir de özellikle kombine taşımacılığa değinmek istiyorum. Son yıllarda “evden eve taşımacılık” diye de adlandıracağımız kombine taşımacılık kavramı dünyada oldukça önem kazanmış ve deniz, hava, demir yolu ve kara yoluyla birlikte mütalaa edilen, bütünleşen bir taşımacılık yöntemi.

Deniz yoluyla yapılan transit taşımacılığın diğer yollarla bütünleşik olarak kombine taşımacılığa uygun hâle getirilmesi, denizciliğin geleceği açısından da çok önemlidir.

Bunun yanında diğer bir husus da denizcilikte arama ve kurtarma faaliyetlerindeki eksiklerimizdir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tekrar teklifin 1’inci ve 2’nci maddesine dönersek, biraz önce arz etmiş olduğum eksikleri hariç tutarak böyle bir düzenlemenin düşünülmesini ve Genel Kurula kadar getirilmesini Türkiye'nin millî menfaatleri açısından olumlu değerlendirmekteyiz ancak denizciliğe ilişkin olarak, AKP Hükûmetinin, sektörü kendi kaderiyle baş başa bıraktığı da görülmektedir.

Milliyetçi Hareket Partisi olarak, Türk denizciliğinin gelişmesi için atılacak her müspet adımın arkasında olacağımızı bilmenizi istiyorum.

Doğu Akdeniz’in önemli bir kenti, yıldızı olmaya aday olan Mersin’de de denizcilik sektörünün bütün kollarıyla birlikte gelişmesi temel arzumuzdur. Hükûmeti bu konuda da çalışmalar ve yatırım yapmaya özellikle davet ediyorum.

Tabii, takdir edersiniz, gemi sahibi olmakla denizcilik gelişmiyor, Tuzla tersanelerindeki kazalar devam ettikçe de sektör büyümüyor, 1 Temmuzun anlamını yok ederek de sektör büyümüyor, Kıbrıs yerel yönetiminin, Kıbrıs Rumlarının gemilerini Türk limanlarına sokmak istemesiyle de denizciliğimiz büyümüyor.

Türkiye’mizin dünyada marka bir denizcilik sektörü yaratması ve Türk denizciliğinin dünya denizciliği içindeki yerinin daha da ileri düzeye çıkması dilekleriyle yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ederim. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Çelik.

Gruplar adına başka söz istemi? Yok.

Şahıslar adına ilk söz, Sakarya Milletvekili Ayhan Sefer Üstün’e aittir.

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Yok, Sayın Başkan.

BAŞKAN - İkinci söz Tunceli Milletvekili Kamer Genç’e aittir.

Sayın Genç, buyurun efendim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede değişiklik yapılmasına ilişkin bir kanun teklifi üzerinde, 2’nci maddesi üzerinde görüşmek istiyorum, düşüncelerimi belirtiyorum. Hepinize saygılar sunuyorum.

Değerli milletvekilleri, bu getirilen kanun zenginlerin vergi yükünü hafifletmek için getirilmiştir. Zaten, AKP iktidara geldiği zaman, maalesef, bunların zamanında çok zenginler türedi. Bu zenginlerin de şimdi işte kotraları var, yatları var. Ee, ne olacak ya, bunlardan da vergi almayalım. Eskiden 9 milyar liralık vergiyi 3 milyar liraya indiriyorsunuz.

Şimdi, burada açıkça bir kaçakçılık var. Adam Türkiye Cumhuriyeti devletinin vatandaşı, Türkiye’de iş yeri, merkezi var. Tutmuş, yabancı bir memleket bayrağı ile veyahut da şeyiyle oraya kayıtlı bir yatı var, kotrası var veya teknesi var. Bunu getirecek Türkiye’ye. Ee, bundan gümrük vergisini almayacaksınız. Hangi amaçla almıyorsunuz? Demek ki aklımızdan geçiyor.

İşte, sizler zaten ne zaman ne kanun çıkaracağınızı da biliyorsunuz. Kendi yandaşlarınızın böyle bir sürü işte yatı var, kotrası var. Yahu biz size bu imkânı tanıyacağız, getireceğiz.

Bakın, değerli milletvekilleri, Türkiye’de çok ciddi sıkıntılar var. İnsanlar aç, ekmek bulamıyor. İşsizlik almış yürümüş. Sizin işiniz gücünüz, efendim, zenginin vergisini hafifletmek. Ya insan biraz Allah’tan korkar arkadaşlar ya. Bu zenginler bu paraların çoğunu da zaten, birçoğu da nasıl kazandıklarını biliyoruz. Vergi incelemesi de yapmıyorsunuz.

Dolayısıyla, yani bu kanunları bence buradan geçirmek bu Meclise yakışmayan bir davranıştır. Aslında Türkiye’de, Anayasa’ya göre herkesin ekonomik gücüne göre vergi vermesi lazım.

Ee, şimdi efendim, yurt dışından getiriyorlar başka bandıralı, başka ülkenin bayrağını taşıyor. Hakiki vatandaşsa, vatansever olan insanlar hem vergisini de versin gelsin, efendim Türk Bayrağı’nı da taşısın kendi yatında.

Burada da bu maddeyle getirilen de çok açık. Adam Türk vatandaşı ve Türkiye’de iş yeri olan adam getirmiş Türk Bayrağı’nı takmıyor. Ee, sen şimdi bu kadar getir, bir süre sonra getir ben senin gümrük vergilerini almayayım. Bu böyle olmaz değerli milletvekilleri.

Sonra, arkasından Sayın Bakan diyor ki: “Ticarete ilişkin işlemlerde tahdit ve takyitler aranmaz.”

Tabii, biraz bu eski ifadelerde artık bu ne anlama geliyorsa bilmiyorum, Sayın Bakan açıklar mı?

Şimdi, ülkemiz ciddi bir ekonomik bunalım içinde. Bakın sayın milletvekilleri, Hükûmetin yılbaşında yaptığı bütçe iflas etti üç ay içinde. Sizin yılbaşında burada kabul ettiğiniz bütçede bütün yıl bütçenin vereceği açık 10 katrilyon liraydı, şimdi, üçüncü ayın sonunda 20 katrilyon açık verdi. Yarın öbür gün öyle bir duruma gelinecek ki memur maaşı ödenmeyecek bir duruma gelinecek.

Şimdi, vergi ödeyen herkesin vergilerini kaldırırsanız, onlara muafiyet, istisna getirirseniz olur mu? Yani, Tayyip Bey’in çocukları mücevherat mı satıyor? ÖTV’sini kaldır. E, zengin, yat mı getiriyor? KDV’sini, ÖTV’sini, gümrük vergisini kaldır. Yahu, bu, en ilkel toplumlarda olmaz. Yani siz “Bu millet, biz ne yaparsak her şeyi hoş görüyor, seçimden seçime de bize oy verir.” diyorsunuz ama bu kadar, insanlarla da alay edilmez sayın milletvekilleri.

Bence, getirilen bu kanun, gerçekten, işsize, yoksula, devlete faydası olmayan, ancak birkaç tane zenginin vergisini hafifleten bir şey. Yani adam bir ay önce veya iki ay önce, bu getirdiğiniz muafiyetten önce yatını, kotrasını getirmiş, vergisini ödemiş ama sizinle irtibatı olan birtakım insanlara “Yahu siz ödemeyin, biz Türk şeyine geçireceğiz, biz size muafiyet getireceğiz, istisna getireceğiz.” deyip de ondan vergi almamak hak mıdır, adalet midir?

Onun için böyle, devleti ekonomik yoksulluğa ve güçsüzlüğe sevk eden bu kanunlar Türkiye Cumhuriyeti devletine hayır da getirmez, vatandaşlara da hayır getirmez, hele iktidarlara hiç hayır getirmez. Zaten yarın öbür gün seçime gittiğimiz zaman göreceksiniz, bu yüzde 38 size aslında çok fazla. Ben hakikaten…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genç, devam edin.

KAMER GENÇ (Devamla) – Sayın Başkan, buradaki saat değişiyor, bir aşağı gidiyor, bir yukarı gidiyor.

BAŞKAN – Devam edin efendim.

KAMER GENÇ (Devamla) – Niye o öyle bilmiyorum, saatte bir bozukluk mu var?

HÜSEYİN GÜLSÜN (Tokat) – Yanlışlık oldu, yanlışlık!

BAŞKAN – Saati değiştirmemişim, burada, önümde var efendim.

KAMER GENÇ (Devamla) – Burada bir beş var, bir şey var. Neyse…

BAŞKAN – Siz bir dakika mı konuştunuz yani şimdi efendim?

Buyurun, sürenizden geçiyor.

KAMER GENÇ (Devamla) – Neyse, süreden gidiyor tabii. Buradaki zaman altın kadar değerli, onun için iyi değerlendirmek istiyoruz.

BAŞKAN – Değerlendirin…

KAMER GENÇ (Devamla) – Onun için, sayın milletvekilleri, bence Hükûmetin bu teklifi geri alması lazım. Yani bununla Türk maliyesine, maliyemize bir katkı sağlanmıyor. Ülke bu kadar yoksulluk, fakirlik, işsizlik içindeyken devletin vergilerini birilerine peşkeş çektirmek, ne hakka uygundur ne adalete ne insanlığa uygundur.

Bu itibarla, ben bu kanuna karşıyım. “Efendim, bizim gemiler yabancıların bayrağını taşıyor.” diyorsa, gelsin, eğer hakikaten, kendi, Türk Vatandaşlığı Kanunu’nu taşıyorsa, getirsin, vergisini de ödesin, bayrağını da taşısın, zaten o paraları bu memlekette kazandı; onun da gereğini yapsın.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Genç.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bir de soru soracağım da yerimden.

BAŞKAN – Sorunuz var, peki.

Madde üzerinde konuşmalar tamamlanmıştır.

Soru-cevap işlemine başlıyoruz.

İlk soru Sayın Köktürk’e ait.

Buyurun Sayın Köktürk.

ALİ İHSAN KÖKTÜRK (Zonguldak) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, Sivil Havacılık Genel Müdürünün otel masraflarının yabancı bir firma tarafından karşılanması nedeniyle hakkında inceleme başlatılacağını açıklamıştınız. Bu incelemenin sonucu ne oldu? Bu konuda bilgi verebilir misiniz?

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Genç…

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Efendim, bu ek madde 13 neden kaldırıldı? Yani ek madde 13, bakın: “Türk gemi sicillerinden birine veya bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçları; kara yolu ile bir bölgeden başka bir bölgeye intikal ettirilmek maksadıyla kayıtlı olunan liman ve belediye başkanlığına bildirim yapılmadan karaya alınamaz...” Bu bir disiplindir. “…ve intikal edilen bölgenin liman başkanlığına veya belediye başkanlığına bildirim yapılmadan da denize indirilemez.” Buna aykırı hareket edenlerden bin lira para cezası alınıyor. Yani, çok da büyük bir para cezası değil. Aynı zamanda kaçakçılığı da önleyecek bir durum vardı. Neden acaba? Yani, tamamen kaçakçılığı önlemek için, bu araçların bir yerden bir yere nakline bir disiplin getirmek için getirilmiş bu hükmü neden çıkardınız? Onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Genç.

Sayın Bulut…

AHMET DURAN BULUT (Balıkesir) – Sayın Bakanım, geçen yıl, 2008’in onuncu ayında Balıkesir Bandırma Limanı’nda hareketinden hemen sonra batan ve batışı şaibeli olan Ro-Ro gemisiyle ilgili vermiş olduğumuz soru önergesine bugüne kadar cevap alamadım.

Getirilen tasarıda öne sürülen konular içerisinde bahse konu olan deniz araçlarının evsafları, boyutları belirtilmediği için geçimini balıkçılıkla temin eden küçük balıkçılarla -yetkiyi belediyelere de verdiğiniz için- çok tartışmalı konular oluşacaktır. En azından, balıkçılık yapan teknelerin boyları, ebatları konusunda da bir bilgilendirme yapılsa idi bu tartışmalara meydan verilmezdi diyor, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bulut.

Sayın Özdemir…

HASAN ÖZDEMİR (Gaziantep) – Sayın Başkan, Sayın Bakana soruyorum: Tüm denizlerimize baktığımız zaman dünya denizlerinden daha kirli olduğunu görüyoruz. Bunların en büyük nedenlerinden bir tanesi kanalizasyon atıkları olmakla birlikte, diğerleri de gemiler ve bilhassa yabancı gemilerin bıraktıkları zehirli atıklardır. Şu ana kadar bu alınan tedbirler yeterli görülmemektedir. Sayın Bakanımızın yeni tedbirler almayı düşünüp düşünmediğini soruyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Özdemir.

Sayın Kaplan…

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, 60 bin kadar kayıt dışı gemi, araç ve küçük tekneden bahsedildi. Ancak, özellikle 5-7 metre ve altında olan küçük teknelerin kayıtlarında uygulamada çok ciddi sorunlar yaşanıyor, örneğin bunların kütük sicilleri, ruhsatnameleri olmadığı için. Acaba bu kayıt dışılığı önlemek için bir defaya mahsus olmak üzere, sahiplik belgesine dayanarak veya muhtarlık eliyle bir belgeye dayanarak liman kaydının yapılmasını sağlayamaz mıyız? Yani bu biraz konsensüs gerektiren bir konudur bir defaya mahsus… Çünkü hiçbir kaydı yok araçların ve sahil botları bunlara el koyuyor, seferden men ediyor ve bunun gibi 5 metre, 4 metre, 6 metre Ege kıyılarında binlerce küçük tekne var. Bu, bir konsensüs konusu olabilir. Bu maddeyle ilgili grup başkan vekilleri de bu konuda yardımcı olursa bir defaya mahsusluk 60 bin kayıt dışılığı önler, yani ufak da olsa alınacak vergi, resim, harçlarla da bir katkı sunar diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Kaplan.

Sayın Bakanım, sorular bitti, cevap verebilirsiniz efendim.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Köktürk’ün sorusuna cevap veriyorum: Sivil Havacılık Genel Müdürünün masraflarının bir şirket tarafından karşılandığı şeklinde basında bir süre önce bir haber yer almıştı. Bunun üzerine Bakanlığımız gerekli inceleme ve soruşturmayı yaptırmış, böyle bir olayın söz konusu olmadığı tespit edilmiştir.

Sayın Genç’in sorusunda teknelerle kaçakçılık konusu ve bu konuyla ilgili maddenin düzenlemeden çıkarıldığı ifade edildi. Burada bir yanlış anlamayı düzeltmekte yarar var. Bu taşınan tekneler kayıt dışı değil, kayıtlı, tescilli teknelerdir. Dolayısıyla, küçük ebatlı tekneler bir yerden bir yere taşındığı zaman karadan da götürülebiliyor veya tamir amaçlı götürülebiliyor. Burada kastedilen bu teknelerdir. Yoksa kayıt dışı teknelerin hem nakliye esnasında hem de seyri esnasında gerekli işlemler kolluk kuvvetlerince, Sahil Güvenlik Komutanlığı elemanlarınca, liman başkanlıkları ve deniz polisi tarafından, bölgedeki yetkilerine göre, yerine getirilmektedir.

Sayın Genç, tabii konuşmasında bir hususu dile getirdi, “Bu kanunla zenginlere ek imkânlar sağlanıyor; yat, kotra sahiplerinin vergileri düşürülüyor.” dedi. Sayın Genç, almadığınız vergiden indirim olmaz. Bunlar şimdi zaten vergi vermiyor.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Alın o zaman.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Vermiyor. Niye vermiyor? Çünkü Türkiye'den yat ithalatı, gümrük vergisi, motorlu taşıt vergisi ve KDV gibi vergilerle birlikte üç dört sene içerisinde teknenin bedelini aşıyor. Çok yüksek vergi ve harçlar uygulandığı için vatandaşlarımız da Türkiye Bayrağı’nı dalgalandırmak yerine yabancı bayrağı gemide dalgalandırıyorlar ve sahillerimizde bu tekneleri hepimiz görüyoruz. Böyle üç bin-dört bin tekne var, başkalarının bayrağı dalgalanıyor kıçında. Bu da bizim onurumuza dokunuyor. Onun için, bunların Türk Bayrağı çekmeleri, Türk siciline kaydetmeleri için, bunlardan bir harç alıp, böylece dışarıda firma kurup, o firma ile o ülkenin bayrağını çekmekten kurtaracağız; hem ülkemizi bu ayıptan kurtaracağız hem de tekne sahiplerini böyle yollara gitmekten kurtaracağız.

Bu, esasında sizin dediğiniz anlamda bir “kıyak çekme” değil, bilakis, böyle, kanuna karşı veya ağır mali şartlardan kaçınmak için başvurulan bu anlamsız yolu bitirmek. Türk sahipli gerek firma gerek vatandaş teknesine onurla, gururla Türk Bayrağı’nı çeksin, istediği yerde de gitsin seyahat etsin, tatilini yapsın.

Tekne deyince hepsini yat olarak, kotra olarak anlamayalım. 5 metrelik bir kayık da teknedir, 50 metrelik, 100 metrelik bir kotra, süper yat da bir teknedir. Dolayısıyla, amatör denizciliğimizi geliştirmek ve Türk Bayrağı’nı çekmeyi özendirmek için bir düzenleme yapıyoruz. Yıllardır, bu, vatandaşımızın özlemiydi. Bunun için de bu tasarıyı bütün grupların desteğiyle burada çıkaracağız. Bu, ülke menfaatine, denizciliğimizin gelişmesi adına bir düzenlemedir. Bunu açıklamakta fayda görüyorum.

Diğer bir soru, deniz kirliliğiyle ilgili, Sayın Özdemir’in sorusu: Tabiatıyla, deniz kirliliği, gittikçe dikkati çeken ve toplum hassasiyeti artan bir konudur. Denizler bizim ortak mirasımızdır, denizleri korumamız lazım. Bu konuda Çevre ve Orman Bakanlığı Kanunu geçtiğimiz yıllarda çıktı ve çok büyük yetkiler tanındı. Denizleri kirletmeye sebep verenlere çok yüklü cezalar getirildi. Bunun yanı sıra da, tabii, Denizcilik Müsteşarlığı, büyük şehir belediyeleri de bu konuda görevlendirildi. Şüphesiz, Uluslararası Denizcilik Örgütü de Karadeniz, Marmara, Akdeniz’i birinci derecede korunması gereken denizler olarak ilan etti ve ilgili ülkelere bu konuda tedbirleri artırmalarını tavsiye etti, bu doğrultuda da çalışmalarımızı yapıyoruz.

Sayın Kaplan’ın sorusu, zannediyorum kayıt dışı teknelerden bahsediliyordu. Kayıt dışılığı bu anlamda önleyecek düzenleme bu kanun. Yani, bir, bu kanunda ne yapıyoruz? Bir anlamda Türk tesciline girmeyen tekneleri Türk tesciline almaya çalışıyoruz, ama sizin dediğiniz düzenleme bunun dışında.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Sayın Bakanım, Avrupa Birliği mevzuatı gereği yönetmelik çıkınca fatura istiyorlar. Bunların faturası da yok ki kayıt yapalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Evet, bunun için kanuni bir düzenlemeye gerek yok.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Yani fatura şart olunca kayıt dışı kalıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Denizcilik Müsteşarlığı buna benzer uygulamaları daha önce yaptı küçük tekneleri kayda alma konusunda. Tekrar o düzenlemeyi yapıp bu sorunu çözebilir, o konuda çalışma yaparız.

Arz ederim.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Yönetmelikte fatura şartı getiriliyor, bunu düzenlemek gerekiyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Onu Bakanlık bünyesinde yapabileceğiz.

Teşekkür ediyorum.

AHMET DURAN BULUT (Balıkesir) – Sayın Bakanım, benim sorum vardı Ro-Ro’yla ilgili.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Bir süre önce Bandırma’dan kalktıktan sonra liman çıkışında batan gemi, Ro-Ro gemisiyle ilgili kaza araştırma kurulu gerekli çalışmalarını yapmış ve bu batma sebebinin yanlış yüklemeden kaynaklandığı tespit edilmiştir. Olay böyledir. Bunun dışında herhangi bir konu mevzubahis değildir. Bunu da bu vesileyle ifade etmek isterim.

AHMET DURAN BULUT (Balıkesir) – Kaptanın 4’üncü batırdığı gemi imiş ve bu geminin sigorta şirketine 10 milyon dolar karşılığında sigortalandığı ancak geminin 1 milyon dolar değerinin olduğu şeklinde şayialar var, onları soruyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Efendim, zaten bir kaptan hatası. Yani kaptanın ehliyeti var, her şeyi var ve sicilinde de herhangi bir sorun yok. Bu fazla bedelle sigorta yaptırdıysa, kasıtlı olarak batırdıysa sigorta şirketi ile gemi şirketi arasındaki bir konudur ama emniyet açısından da zaten Bakanlığımız konuyla ilgili gerekli soruşturmayı da yapmıştır. Can kaybı da olduğu için savcılık da olaya el koymuştur. Bunun ötesinde yapabileceğimiz bu aşamada bir işlem yoktur.

Takdirlerinize arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakanım.

Madde üzerinde iki önerge vardır. Önergeleri önce geliş sırasına göre okutacağım, sonra aykırılık sırasına göre işleme alacağım.

İlk önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”nin çerçeve 2 nci maddesi ile 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye eklenen Geçici Madde 9’un sondan 2 nci cümlesinin teklif metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

 Harun Öztürk

 İzmir

BAŞKAN – Şimdi maddeye en aykırı önergeyi okutup işleme alacağım.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin çerçeve 2 nci maddesinin metinden çıkartılarak diğer maddelerin buna göre yeniden teselsül ettirilmesini arz ve teklif ederiz.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Mustafa Elitaş | Mehmet Domaç | Mehmet Sekmen |
|  | Kayseri | İstanbul | İstanbul |
|  | İbrahim Yiğit |  | Nusret Bayraktar |
|  | İstanbul |  | İstanbul |

BAŞKAN – Komisyon katılıyor mu efendim?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Katılmıyoruz.

BAŞKAN – Hükûmet katılıyor mu önergeye?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Katılıyoruz.

BAŞKAN – Gerekçeyi mi okutayım?

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Evet, gerekçe okunsun.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Çerçeve 2 nci madde ile 491 sayılı KHK’ya ilave edilecek geçici madde ile yabancı bayraklı gemi, deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüğüne kayıtları halinde gümrük mevzuatı ile belirtilmiş gümrük, vergi ve resim harçlarının alınmayacağı öngörülmüşse de ilgili mevzuatında söz konusu vergilerin oranlarının artırılması ve eksiltilmesi Bakanlar Kuruluna bırakılmış olduğundan, bu hususlarda ayrıca bir kanuni düzenlemeye gerek görülmemiştir.

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, kabul ettiğiniz önergeyle 2’nci…

KAMER GENÇ (Tunceli) – Karar yeter sayısını istiyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hayır, geçti efendim. Biraz geç kaldınız Sayın Genç.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Efendim, maddeyi oylamadınız.

BAŞKAN – Kabul ettiğiniz önergeyle 2’nci madde metinden çıkarılmış olduğundan diğer önergeyi işlemden kaldırıyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Maddeyi oylamadınız.

BAŞKAN – Çıkarılmış maddeyi oylayamayız ki zaten, madde çıktı efendim.

Şimdi 3’üncü maddeyi 2’nci madde olarak okutuyorum efendim:

MADDE 2- 18/2/1963 tarihli ve 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun;

a) 1 inci maddesinin (c) bendi,

b) 3 üncü maddesinde yer alan “, belediye veya liman” ibaresi,

c) 6 ncı maddesinin birinci fıkrasında yer alan “; özel amaçla kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler (III) sayılı tarifeye” ibaresi ile maddede yer alan (III) sayılı tarife,

ç) 7 nci maddesinin birinci fıkrasında yer alan “, liman veya belediye” ibaresi,

d) 8 inci maddesinde yer alan “, liman veya belediye” ibaresi,

e) 9 uncu maddesinin beş ve altıncı fıkrasında yer alan “, (III)” ibareleri,

f) 10 uncu maddesinin son fıkrasında yer alan “, (III) sayılı tarife için ödenecek vergi miktar-larının hesaplanmasında ise 1 Yeni Kuruşun” ibaresi,

g) 11 inci maddesinin birinci fıkrasında yer alan “, motor gücü birimi (BG)” ibaresi,

h) 13 üncü maddesinin; (a) ve (c) bentlerinde yer alan “, belediye veya liman” ibareleri, (d) bend-inin; birinci paragrafında yer alan “, liman ve deniz işletme bölge müdürlükleri, belediyeler veya liman başkanlıkları” ve “denize veya” ibareleri ile ikinci paragrafında yer alan “denize veya” ibaresi,

ı) 14 üncü maddesinde yer alan “, (III)” ibaresi,

metninden çıkarılmıştır.

BAŞKAN – Madde üzerinde gruplar adına ilk söz, Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Manisa Milletvekili Erkan Akçay.

Sayın Akçay, buyurun efendim. (MHP sıralarından alkışlar)

MHP GRUBU ADINA ERKAN AKÇAY (Manisa) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 257 sıra sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı’nın biraz önce 3’üncü şimdi de 2’nci maddesi üzerinde Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum. Muhterem heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, coğrafi konumu nedeniyle ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olmasından dolayı denizciliğin ülkemiz ekonomisinde önemli bir yer tutması gerekmektedir. Maalesef yıllardır uygulanan yanlış politikalar nedeniyle denizcilik sektörü yeterince gelişememiş ve ülke ekonomisine yeterince katkı verememiştir.

Denizcilik dış ticaret açısından Türkiye'nin dünyada güçlü bir yer alabilmesi için çok önemli bir sektördür.

Büyük Önder Atatürk “Türkiye en ileri denizci millet yetiştirme kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten yararlanabilmeliyiz.” sözüyle denizcilik ve denizcilik eğitimi konusundaki doğru düşünceyi yıllar önce ortaya koymuş ve altını çizmiştir. Ancak, geldiğimiz nokta bu önemli hedefin oldukça gerisindedir. Biz Milliyetçi Hareket Partisi olarak, sorumlu, ilkeli ve çözüm üreten muhalefet anlayışımızın gereği olarak denizciliğimizin sağlıklı bir şekilde gelişmesi adına, ülkemize ve denizcilik sektörümüzün her birimine hatta her bireyine karşı kendimizi sorumlu hissediyoruz.

Bu kanun teklifiyle, uluslararası gemi siciline ve millî gemi siciline tescili zorunlu olanlar dışında kalan ticari ve özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının malikleri veya işletenlerinin Denizcilik Müsteşarlığınca oluşturulacak bağlama kütüğüne gemi, deniz ve iç su araçlarını kaydettirmeleri öngörülmektedir.

Bu kanun teklifinin genel gerekçesine göre, ülkemizde Türk gemi sicillerinden birine kayıtlı olmayan çok sayıda gemi, deniz ve iç su aracı bulunduğu, 2007 yılı sonu itibarıyla da bu rakamın 60 bine yakın olduğu ifade edilmektedir. Kayıtsız gemi, deniz ve iç su aracı bulunması, bunların teknik yönden denetimi ile asayiş yönünden kontrolünün imkânsız hâle gelmesinin denizde can, mal ve çevre korunmasına ilişkin mevzuatın uygulanmasını zorlaştırdığı malumunuzdur.

Bu kanun teklifiyle, yat, kotra ve her türlü motorlu teknelerden alınmakta olan motorlu taşıtlar vergisi kaldırılmakta, motorlu taşıtlar vergisi yerine bağlama kütüğüne kayıtlı olan gemi, deniz ve iç su aracına verilecek ruhsatnameler ile bu taşıtlara yönelik vize işlemleri için harç alınması öngörülmekte ve buna ilişkin düzenlemeler yapılmaktadır. Ancak, bu düzenlemelerin vergi gelirlerine etkisinin ne olacağı ortaya konulmamıştır.

Ayrıca, motorlu taşıtlar vergisinde yeni sisteme gidilirken yat, kotra ve benzeri özel teknelere ÖTV’siz akaryakıt verilmesi uygulamasının da yeniden gözden geçirilmesinde fayda bulunmaktadır. İthalden alınan katma değer vergisi ve özel tüketim vergisine muafiyet getirilmesi de doğru ve adil bir uygulama olmayacaktır. Biraz önce yapılan 2’nci maddedeki değişikliği de olumlu bulduğumuzu bu vesileyle ifade etmek istiyorum.

Çeşitli nedenler ile yabancı bayrak çekmiş özel teknelerin Türk Bayrağı’na dönmesi için dış ticaret mevzuatındaki engellerin kaldırılması ve KDV ile ÖTV dâhil tüm ithal işlemlerinde alınan vergi, resim ve harçlardan muaf tutulmak suretiyle ithalat da özendirilmektedir. Oysa ithalatın değil yerli üretimin özendirilmesi gerekmektedir.

Bilindiği gibi, bu kanun 2008 yılında Meclis gündemine gelmişti ama çeşitli nedenlerle bugüne kadar Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda görüşülememişti. Bu kanun teklifiyle getirilen bağlama kütüklerinin oluşturulması için zamana ihtiyaç olması, kayıt işlemlerinden önce sağlıklı bir döküm çalışmasına gerek bulunması ve tekne sahiplerinin idari ve psikolojik bakımdan hazır olmalarının sağlanması amacıyla bu teklifin yürürlük tarihi 1 Ocak 2009 olarak belirlenmişti. Bu güzel bir uygulama olacaktı. Şimdi de muhtemelen biraz sonra ileri bir tarih teklif edilerek bu tarihte uygulamaya başlanılacak.

Bizim burada dile getirmek istediğimiz husus, bu psikolojik uyum süresi tanınır iken ülkemizin nüfusunun geniş bir kesimini oluşturan çiftçinin, memurun, esnafın psikolojik durumunun ne olduğu ve bunun niçin dikkate alınmadığı hususudur. Onların psikolojik olarak hazırlanması için Hükûmet ne yapmaktadır? Bu Meclisten çıkan bir kanunla İş Kanunu’na bir madde eklenerek BAĞ-KUR ve SSK borçları yeniden yapılandırılmıştı. Bu kürsüden, 5510 sayılı Sosyal Güvenlik Yasası görüşülürken Plan ve Bütçe Komisyonunda ve Genel Kurulda birkaç kez SSK ve BAĞ-KUR borçlarının yapılandırılmasına ilişkin önergeler de vermiştik. Bu önergelerimiz hiç tartışma yapılmaksızın reddedildi. Ve Genel Kurulda yaptığımız konuşmalarda da vatandaşlarımızın, esnafımızın, çiftçimizin içinde bulunduğu sorunlar dile getirilmiş ve vatandaşlarımızın büyük bir kısmının gırtlağına kadar borçlu olduğunu da ifade etmiştik. Siz 60 bin tekneden bahsedip psikolojik uyum zamanı tanıyorsunuz ama milyonlarca esnafı, çiftçiyi, köylüyü ilgilendiren BAĞ-KUR ve SSK prim yapılandırmasında ve diğer düzenlemelerde hiç de psikolojik ve maddi uyum imkânı tanınmamaktadır.

Değerli milletvekilleri, denizcilikle ilgili önemli gördüğümüz bazı sorularımız vardır. Birincisi: Denizcilik sektöründe yaşanan finansman sorunu nasıl çözülecektir? Çünkü denizcilik sektörünün önemli sorunlarından birisi de finansman ihtiyacının karşılanması hususudur.

Denizcilik kurallarına uymadıkları gerekçesiyle Paris Memorandumu’na üye ülke limanlarınca tutularak kara listeye alınan Türk Bayraklı gemilerin sayısı ne kadardır? Bu gemilere ve şirketlere ne gibi yaptırımlar uygulanmaktadır?

Denizcilik Müsteşarlığınca, Türkiye'nin sektörde bozulan imajının yeniden düzelmesine yönelik olarak ne gibi faaliyetler yürütülmektedir?

İstanbul Tuzla’daki iş kazaları ile gündeme gelen denizcilik sektörü hem dünyada hem Türkiye’de hareketli günler yaşamaktadır. Gemi inşasında büyük adımlar atılmasının yanında sektörün nitelikli gemi adamına ihtiyacı da her geçen gün artmaktadır. Türkiye’de gemi adamı yetiştiren iki yetkili kurum olan Akademi Denizcilik Eğitim Merkezi, Deniz Ticaret Odasının kurduğu Türk Deniz Eğitim Vakfı ile güverte ve makine bölümleri olan lisans ve ön lisans eğitimi veren on üniversite bulunmaktadır. Bu nedenle, bir an önce, denizcilik eğitimi veren üniversitelerin yanında denizcilik üniversitesinin de kurulup nitelikli eleman yetiştirmeye başlanması gerekmektedir.

Önemli sorunlarımızdan birisi de uluslararası transit geçiş yolu olan İstanbul Boğazı’nda yaşanan kazalar ve bu kazaların doğuracağı etkilerdir. Denizcilik Müsteşarlığının açıklamalarına göre, Boğaz’dan 2008 yılında geçiş yapan 10.054 adet tankerin 143 milyon 939 bin ton tehlikeli madde taşıdığı ortaya çıkmıştır. Boğaz’dan 2007 yılında toplam 56.606 gemi geçiş yapmıştır. Yerel deniz trafiğinde her gün yüz binlerce insanın taşındığı İstanbul Boğazı her an deniz trafiğinden kaynaklanan büyük tehlikelerle karşı karşıyadır.

Denizcilik Müsteşarlığının verilerine göre, İstanbul Boğazı’ndan geçen yıl geçiş yapan gemilerin yüzde 17,7’sini tehlikeli yük taşıyan tankerler oluşturmuştur. Buna göre, Boğaz’da aylık 838, günlük de 28, tehlikeli madde taşıyan gemi geçişi olmuştur. İstanbul Boğazı, coğrafi yapısı, darlığı, kuvvetli akıntıları, keskin dönüşleri ve değişken şartlarıyla zor bir boğazdır. Ancak, bu kazalara karşı da bir an önce daha kapsamlı önlemlerin alınması gerekmektedir.

Değerli milletvekilleri, denizciliğin ülkemiz ekonomisinde daha iyi bir konuma gelebilmesi açısından geniş ve kapsamlı çalışmaların bir devlet politikası hâline getirilmesi şarttır.

Bu düşüncelerle, muhterem heyetinize saygılar sunuyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Akçay.

Gruplar adına başka söz istemi yok.

Şahıslar adına ilk söz, Mehmet Emin Tutan, Bursa Milletvekili.

Sayın Tutan… Yoklar.

Başka söz istemi yok.

Soru-cevap işlemine başlıyoruz efendim.

Sayın Öztürk, buyurun efendim.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) – Sayın Bakanım, daha önce 24/7/2008 tarihinde yazılı bir soru önergesi vermiştim, ancak yanıt verilmedi. “Mersin ili Silifke ilçesi Kırobası köyüyle Karaman il hudutları arasındaki Mersin İl Özel İdaresi köylere yönelik daire başkanlığının planında (137/2) kod No.su ile adlandırılan 57 kilometrelik stabilize yolun kara yolları ağına alınmasının yöre halkının temel ihtiyacı olduğunu, bu konuda herhangi bir talep bulunup bulunmadığını, bunun kara yolları ağına alınıp alınmayacağını” sormuştum, ancak cevap vermediniz. Ben bu sorumu tekrar yineliyorum: Bu yolu kara yolları ağına almayı düşünüyor musunuz? Bu konuda talep oldu mu? Talebin sonucu ne oldu?

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öztürk.

Sayın Bakanım, başka soru yok, cevap verebilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Öztürk, bu konuyla ilgili size ayrıca cevap vereceğim, şu anda bir hazırlığım yok, daha sonra cevap vereceğim.

BAŞKAN – Maddeyi oylarınıza sunuyorum efendim: 2 nci maddeyi kabul edenler… Kabul etmeyenler… Madde kabul edilmiştir.

3’üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 3- 197 sayılı Kanunun 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (19) numaralı bendindeki “trafik” ibaresi “trafik sicili” şeklinde değiştirilmiş; (1) numaralı bendinde yer alan “, deniz, göl ve ne-hirlerde” ibaresi ile 19 numaralı bendindeki “, belediye veya liman” ibaresi metinden çıkarılmış; (13) ve (14) numaralı bentleri yürürlükten kaldırılmıştır.

BAŞKAN – Gruplar adına, Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir...

OKTAY VURAL (İzmir) – Çekiyoruz.

BAŞKAN – Başka gruplar adına söz istemi yok.

Şahıslar adına birinci söz Ayhan Sefer Üstün… Yoklar.

Başka söz istemi yok.

Soru-cevap işlemine geçiyoruz.

Sayın Öztürk, buyurun efendim.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) – Sayın Bakana aracılığınızla sormak istiyorum.

Sivil Havacılık Genel Müdürü Ali Arıduru’nun Tarhan Towers Havayollarının sahibi Ali Tarhan’dan 800 bin dolar rüşvet istediği basına yansımıştı. Bu olaydan hemen sonra Bakanlığınızca Arıduru hakkında soruşturma başlatıldığı belirtilmişti. Arıduru işten el çektirilmediğinden dolayı bu soruşturmanın sağlıklı yürüyemeyeceği açık bir gerçek olduğu nedenle bu soruşturmanın sonuçları ne oldu?

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öztürk.

Sayın Yalçın…

RIDVAN YALÇIN (Ordu) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, dün tahmin ediyorum cevap verdiniz, ama takip edemedim. Efendim, havaalanlarında bazı stantlarda “Durmak yok, yola devam.” diye siyasi sloganınızı kullandırıyorsunuz. Bunun ben doğru bir uygulama olmadığını düşünüyorum. Bu sloganları kaldırmayı düşünür müsünüz?

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Yalçın.

Sayın Bakan, cevap verebilirsiniz, başka soru yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Evet, Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sorular görüştüğümüz kanunla pek ilgili değil, ama yine de ben cevap vermeye çalışacağım.

Sivil Havacılık Genel Müdürüyle ilgili böyle bir iddia, doğrudur, basında yer almıştır ve hemen soruşturma -hakkında- yapılmış, ancak böyle bir şeyin gerçek olmadığı anlaşılmıştır, böyle bir şey tespit edilmemiştir; bu bir.

İkincisi, tabii, söz konusu havacılık şirketinin çok önemli sorunları nedeniyle de zaten uçuş izni iptal edilmiştir ve dolayısıyla bir husumetten kaynaklandığı ortaya çıkmıştır.

Diğer konu “Durmak yok, yola devam…” Bu sorunun cevabını dün vermiştim, yani sözlü soru önergelerinde. Burada dediğimiz husus şu: Doğal olarak Ulaştırma Bakanlığının işi yol yapmak, demir yolu yapmak, havaalanı yapmak, liman yapmak. Dolayısıyla durmadan yol yapmak… Bunda yadırganacak da bir şey yok, işimizin bir parçasıdır. Yol yapmayı bırakalım diye herhâlde düşünmüyorsunuz diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakan.

3’üncü maddeyi oylarınıza…

RIDVAN YALÇIN (Ordu) – Sayın Bakan, siyasî slogan olmuş bir şeyi…

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, böyle bir açıklama olamaz.

BAŞKAN – Pardon efendim…

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım böyle bir açıklama yapamaz. Yani Meclise ve Parlamentoya saygınız varsa, yapılanın yanlış olduğunu açıklamanız lazım. O zaman “durmak yok, limana devam”, “durmak yok, deniz yoluna devam…” Böyle yapın o zaman.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Efendim, şimdi, yani burada benim açıklamamda ne Parlamentoya ne milletvekillerimize, hiç kimseye, hafife alma, onlara karşı bir saygısızlık söz konusu değil, bunu samimiyetimle söylüyorum. Altı buçuk yıldır biz, sorumluluk alanımız içerisinde yol, demir yolu ve limanlar, havaalanları yapımıyla uğraşıyoruz. Yani buradaki söylem, yaptığımız işle aynen örtüşmektedir. Onu ifade ettim, başka bir şey söylemiyorum. Bunda yanlış nedir, onu da anlayabilmiş değilim.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, yanlış, bir siyasal söylemin bürokrasi tarafından kullanılmasıdır. Yanlış orada başlıyor Sayın Bakan.

BAŞKAN – Maddeyi oylarınıza sunuyorum efendim: Kabul edenler…

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) – Karar yeter sayısı…

BAŞKAN – Geç kaldınız.

Kabul etmeyenler… Madde kabul edilmiştir.

Lütfen, isterseniz karar yeter sayısı vaktinde isteyiniz, beni de zor duruma düşürmeyin efendim.

Diğer maddeyi okutuyorum:

MADDE 4- 2/7/1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifeye aşağıdaki bölüm eklenmiştir.

“XII- Bağlama kütüğü ruhsatnamelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlar.

10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine göre oluşturulan bağlama kütüklerine kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarına verilecek ruhsatnamelerden ve bunların vizelerinden (Gemi, deniz ve iç su aracının boyuna göre):

5 metreden 9 metreye kadar olanlardan (200 YTL)

9 metreden 12 metreye kadar olanlardan (400 YTL)

12 metreden 20 metreye kadar olanlardan (800 YTL)

20 metreden 30 metreye kadar olanlardan (1.600 YTL)

30 metreden büyük olanlardan (3.200 YTL)

Münhasıran deniz taşımacılığı faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için bu tarifede yazılı harçların yarısı alınır. Aracın boyunun tespitinde bir metreden küçük değerler dikkate alınmaz. Münhasıran balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için alınacak ruhsatname ve yapılacak vize işlemleri bu bölümdeki harçlardan müstesnadır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde gruplar adına ilk söz Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Mersin Milletvekili Akif Akkuş’a aittir.

Buyurun Sayın Akkuş. (MHP sıralarından alkışlar)

MHP GRUBU ADINA AKİF AKKUŞ (Mersin) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 257 sıra sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi’nin 5’inci maddesiyle -şimdi 4 oldu tabii- ilgili söz almış buluyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, ülkemizi düşündüğümüzde, üç tarafı denizlerle çevrili ama biz bir denizci millet değiliz. Dolayısıyla bu biraz da denizciliğe önem vermememizden kaynaklanıyor ve diyoruz ki: Artık bu denizciliğe önem verilmeli ve denizlerden gerektiği gibi istifade edilmelidir. Bugün ülkemizde -biraz önce de belirtildi- 60 bin civarında, büyüklü küçüklü deniz ve iç bölgelerdeki akarsular yahut göller üzerinde faaliyet gösteren, çalıştırılan tekne -kısaca tekne diyoruz bunlara tabii- bulunmakta. Bunların içerisinde büyük gemiler, yatlar vesair gibi birtakım özel durumu olan araçlar da yer almaktadır.

10/8/1993 tarih ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye “bağlama kütüğü” adı altında bir ek ilave edilmektedir. Daha önce mutlaka bunlar bir şekilde tescil ve sicile kayıt yaptırıyor idi ama artık bunların ismi bu kanunla “bağlama kütüğü” adı altında ele alınmaktadır. Böylece, bu 60 bin civarında olan deniz ve su taşıtlarının kayıt altına alınması amaçlanmakta, buna çalışılmaktadır.

Ayrıca, kaydı bulunmayan bu deniz araçları yanında bir de başka ülkelere kayıtlı deniz araçları bulunmaktadır. Biz bakarız, şimdi, geminin ismi Türkçedir, çalışanları Türk’tür ama Liberya’ya kayıtlıdır yahut bir başka Afrika ülkesine kayıtlıdır. Sebebi: Buralarda verginin az alınması, buraların bir vergi cenneti tabir edilen yerler olmasından dolayı buralara bağlanmaktadır, ki bu yasayla, inşallah, bunların da ülkemiz kayıtlarına girmesinin sağlanması söz konusu olacaktır diye düşünüyoruz.

Bağlama kütüğünün tutulması, kıyı ve limanlarda liman başkanlarının sorumluluğunda. İç bölgelerdeki akarsular, göller üzerinde çalışanlar varsa bunların da belediyeler tarafından kütüğünün tutulması belirtiliyor. Tabii, denizlerimizde, limanlarımızda bu kayıtların tutulmasına dair birtakım bölümler, seksiyonlar bulunmaktadır ama belediyelerde bulunmayabilir. Bu yüzden, bunlara da, kanunun çıkmasından sonra bir ay içerisinde böyle bir birimin kurulması gerektiğine dair sorumluluk yüklenmektedir.

Tabii, kayıt ve başvuru, mevcut gemi, deniz ve iç su aracı için maddenin yürürlüğe girmesinden itibaren bir ay içerisinde olacak. Eğer, bunlar, bu bir ay içerisinde bunu yaptırmazlarsa, gerek liman başkanlığı gerekse belediyeler bunları resen kayıt altına alabileceklerdir. Bu da, tabii, takdir ettiğimiz bir konu. Gerçekten bunların kütüğe kaydının yapılması gerekir.

Bağlama kütüğüne kaydı yapılan deniz ve iç su araçlarına birer ruhsat verilecek ve bu ruhsata göre onlar özel veya ticari amaçlı kullanılabilecektir. Bunlardan alınacak ücretler yani bu ruhsatnamelerin verilmesi ile tescillerinin yapılması sonucu alınacak ücretler, biraz önce belirtildi, ben üzerinde durmak istemiyorum. Buradaki belirtilen harçlara tabi gemi, deniz ve iç su araçları eğer münhasıran deniz taşımacılığı yapıyorlarsa, bunlar ödemeleri gereken miktarın yarısını ödeyecekler ama balıkçılıkta kullanılıyorsa bu, balık avlamada kullanılıyorsa, o zaman bu harçlardan vazgeçilecektir diye belirtiyoruz.

Tabii, ülkemizde 60 bin civarında kaydı olmayan araç, deniz ve su aracı bulunuyor dedik. Ama, bu sanki çok gibi görünmekle beraber, bunu nüfusla mukayese ettiğimiz zaman bunun ne kadar az olduğunu görüyoruz çünkü Amerika Birleşik Devletleri’nde 18 kişiye 1, Hollanda’da 64 kişiye 1, İtalya’da 68 kişiye 1, Almanya’da 218 kişiye 1, bizde ise 2 bin kişiye 1 tane “tekne” adı verdiğimiz deniz aracı yahut su aracı düşmektedir. Bu da son derece kısır olduğunu gösteriyor.

Ülkemizin denizlerinden daha fazla istifade etmesi ve dünya denizlerinde dolaşan gemi ve yatların ülkemiz limanlarına kayıtlarının yaptırılması için gerek harç miktarının azaltılması gerekse mevzuatın kolaylaştırılması sağlanmalıdır diye belirtiyorum.

Değerli milletvekilleri, Denizcilik Müsteşarlığı dendiği zaman, bu Müsteşarlığımızın uğraşı alanı olarak deniz ticareti ve gemi kayıtları ile deniz ulaşımı akla gelmektedir. Ben diyorum ki, artık bundan böyle mutlaka bunlarla ilgilenen, kıyıların korunması, temizlenmesi, denizlerin temiz tutulması ile ilgili yahut da denizlerdeki trafikle ilgili birtakım kurumlarımız bulunmakta ama artık Denizcilik Müsteşarlığının da bu uğraşılarının yanında denizlerin temiz kalması, kıyıların korunması için birtakım girişimlerde bulunması gerekir diye belirtiyorum.

Sonuç olarak, vatandaşlarımızın sahip olduğu ve kaydı bulunmayan gemi, deniz ve iç su araçlarının kaydının yapılması için her türlü kolaylığın sağlanması, bunların kontrolünü sağlayacağı gibi ülke bütçesine de önemli bir gelir sağlayacaktır. Ayrıca kayıtsız deniz araçlarının kaçakçılığa karışmalarının da önüne geçilecektir.

Kanunun, yüce milletimize ve deniz taşımacılığına faydalı olması dileklerimle sözlerime son verir, hepinizi saygıyla selamlarım. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Akkuş.

Gruplar adına başka söz istemi yok.

Şahısları adına Bursa Milletvekili Mehmet Emin Tutan… Yoklar.

Başka söz isteyen yok.

Soru-cevap işlemine başlıyoruz efendim.

İlk soru Sayın Yalçın’ın.

Buyurun Sayın Yalçın.

RIDVAN YALÇIN (Ordu) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, biraz önceki cevabınızı bir nükte kabul ettiğim için tekrar sualimi yöneltiyorum. Efendim, ben o soruyu, belki bir işgüzar yapmıştır ve Sayın Bakanımız düzeltir inancıyla bir ikaz mahiyetinde sormuştum.

Şunu ifade edeyim: Bir siyasi sloganın, iki seçimde kullanılan bir siyasi sloganın bir kamu iktisadi teşekkülünde aynı kelimelerle kullanılmasını, ben, devlet gelenekleriyle bağdaştırmadığımı ifade ediyorum. Bu, ancak bir parti devletinde olabilecek bir uygulamadır. Sizden de bunun kaldırılacağını ifade etmenizi beklerdim. Dilerim düzeltirsiniz bu hususu.

Çok teşekkür ediyorum efendim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Yalçın.

Sayın Öztürk, buyurun efendim.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) – Sayın Başkan, aracılığınızla sormak istiyorum. Taşucu Belediyesi, Taşucu SEKA Liman sahasında özel şirket tarafından yapılmak istenen gemi tersane inşaatına Taşucu halkının talebi üzerine karşı çıktığı nedeniyle, belediyeden ve Taşucu halkından âdeta intikam alırcasına, Kıbrıs ile Taşucu arasında taşımacılık yapılan gemiler SEKA Limanı’na çekilmiş ve Taşucu ekonomisi tüketilmişti. Şimdi, Taşucu Belediyesi Cumhuriyet Halk Partisi yönetiminden gitmiştir, MHP’li bir arkadaşımız belediye başkanı olmuştur.

Sayın Bakana sormak istiyorum: Bu gemileri tekrar Taşucu Belediyesine getirmeyi düşünüyor musunuz? Bu ekonomiyi canlandırmak için, Taşucu ekonomisini canlandırmak için bu çok önemlidir, Taşucu yöresinin en temel talebidir. Bu konuda tedbir alacak mısınız?

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öztürk.

Sayın Bakanım, sorular tamam, cevap verebilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Yalçın, bu “Durmak yok, yola devam.” sözcüğü doğru, bir havaalanında konmuş idi, bu şu anda kaldırıldı. Ama benim ifade etmek istediğim şey: Bu, AK PARTİ sloganı olarak kullanmadan önce bizim Bakanlığımızın kullandığı bir slogandı. AK PARTİ sloganı olarak bu slogan daha sonra benimsendi. Ama her hâlükârda da böyle bir polemiğin oluşmaması için biz bunu kaldırdık. Yani burada başka bir şey aramanın anlamı yoktur. Bunu ifade etmek istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

RIDVAN YALÇIN (Ordu) – Sağ olun efendim, ben teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Öztürk’ün vardı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Öztürk…

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) – Hâlen havaalanlarında var, broşürlerde var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Kalktı Sayın Ağyüz, kalktı.

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) – Salı günü havaalanında gördüm.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Broşürde olabilir ama tabela şeklinde vardı, kaldırdık. Broşürlerde kalmış olabilir.

Şimdi, Taşucu ve SEKA Limanı… Kıbrıs’la Taşucu arasında yapılan seferlerin bir kısmı Taşucu’ndan bir kısmı da SEKA Limanı’ndan yapılmaktadır. Bu konuyla ilgili gerek geçmiş dönemde gerekse bu dönemde Denizcilik Müsteşarlığında talepler vardır, bunların tamamının Taşucu’ndan yapılmasına yönelik olarak. Ancak, takdir edersiniz ki son yıllarda limanlarda güvenlikle ilgili önemli uluslararası kaideler gelmiştir. Bu kaideler çerçevesinde -hangi tip taşımacılığın, hangi yolcu, yük vesaire gibi- limanlarda yapılması gereken asgari yatırım ve teçhizat ihtiyacı vardır. Bu bir ihtiyaçtan dolayı gerçekleşmiş bir uygulamadır. Eğer Taşucu Limanı’nda istenen altyapı standartları hazır hâle getirilirse şüphesiz ki Taşucu Limanı’na da bu seferler kaydırılabilir. Birisi belediye iskelesi, tabii aynı zamanda balıkçı barınağı. Balıkçı barınağı olması hasebiyle de tabii burada manevra, yanaşma, kalkma emniyeti bakımından sıkıntılı bir durum vardır. Bunların giderilmesi hâlinde Taşucu değerlendirilebilir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakanım.

Madde üzerinde dört önerge vardır.

Önergeleri önce geliş sırasına göre okutacağım, sonra aykırılık sırasına göre işleme alacağım.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı yasa teklifinin 4. maddesinde geçen (800 YTL) nin (3.200 YTL) ye ve (1.600 YTL) nin de (6.400 YTL) olarak değiştirilmesini arz ederim.

 Kamer Genç

 Tunceli

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifi’nin 4 üncü maddesinin son paragrafının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

 Hüsnü Çöllü

 Antalya

“Münhasıran deniz taşımacılığı ile münhasıran balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için alınacak ruhsatname ve yapılacak vize işlemleri, bu bölümdeki harçlardan müstesnadır.”

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin çerçeve 4 üncü maddesinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Mustafa Elitaş | Mehmet Domaç | Mehmet Sekmen  |
|  | Kayseri  | İstanbul | İstanbul  |
|  | Nusret Bayraktar |  | İbrahim Yiğit |
|  | İstanbul  |  | İstanbul  |

Madde 4 – 2/7/1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifeye aşağıdaki bölüm eklenmiştir.

“XIII – Bağlama kütüğü ruhsatnamelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlar:

10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine göre oluşturulan bağlama kütüklerine kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarına verilecek ruhsatnamelerden ve bunların vizelerinden (Gemi, deniz ve iç su aracının boyuna göre):

5 metreden 9 metreye kadar olanlardan (200 TL)

9 metreden 12 metreye kadar olanlardan (400 TL)

12 metreden 20 metreye kadar olanlardan (800 TL)

20 metreden 30 metreye kadar olanlardan (1.600 TL)

30 metreden büyük olanlardan (3.200 TL)

alınır.

Aracın boyunun tespitinde bir metreden küçük değerler dikkate alınmaz. Münhasıran deniz taşımacılığı faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için bu tarifede yazılı harçların yarısı alınır. Münhasıran balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için alınacak ruhsatname ve yapılacak vize işlemleri bu bölümdeki harçlardan müstesnadır."

BAŞKAN – Şimdi maddeye en aykırı önergeyi okutup, işleme alacağım:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”nin çerçeve 4’üncü maddesinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

 Harun Öztürk

 İzmir

"XII- Bağlama kütüğü ruhsatnamelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlar.

10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine göre oluşturulan bağlama kütüklerine kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarına verilecek ruhsatnamelerden ve bunların vizelerinden (Gemi, deniz ve iç su aracının beygir gücü ve yaşına göre):

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Taşıt Cinsi ve Motor Gücü (BG)  | Taşıtların Yaşları ile Her Motor Gücü Birimi (BG) için  |  |  |  |  |
|  | Ödenen Yıllık Harç Tutan (YTL)  |  |  |  |  |
|  |  | 1-3 yaş  | 4-5 yaş  | 6-15 yaş  | 16 ve yukarı  |
|  |  |  |  |  | yaş  |
| Yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler  |  |  |  |  |  |
| 10-20 BG'ne kadar  |  | 18  | 10  | 5  | 2  |
| 21-50 BG'ne kadar  |  | 25  | 18  | 8  | 4  |
| 51-100 BG'ne kadar  |  | 32  | 25  | 13  | 6  |
| 101-150 BG'ne kadar  |  | 40  | 32  | 18  | 9  |
| 151 BG ve yukarısı  |  | 50  | 40  | 25  | 13  |

alınır.

Münhasıran deniz taşımacılığı faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için bu tarifede yazılı harçların yarısı alınır. Münhasıran balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için alınacak ruhsatname ve yapılacak vize işlemleri bu bölümdeki harçlardan müstesnadır.”

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu efendim?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet katılıyor mu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN - Sayın Öztürk, konuşacak mısınız efendim?

HARUN ÖZTÜRK (İzmir) – Gerekçe okunsun.

BAŞKAN – Peki.

Gerekçe:

Teklifte harç alınmasında mevcut uygulamadaki beygir gücü ve yaş esasından vazgeçilerek boy esasına dönülmekte ve harç miktarları yurtdışındaki yat, kotra ve her türlü motorlu özel teknelerin yurda getirilmesinin özendirilmesi amacıyla önemli ölçüde düşürülmektedir. Beygir gücü ve yaş kriterlerinin harç alınmasında mali gücü ve vergilendirilen aracın özelliklerini boy kriterine göre daha iyi kavradığından korunması önerilmekte, yurda girişi özendirmek amacıyla teklifteki rakamlar kadar olmasa da harç miktarları mevcut uygulamaya göre bir ölçüde düşürülmektedir.

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin çerçeve 4 üncü maddesinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

 Mustafa Elitaş (Kayseri) ve arkadaşları

Madde 4 - 2/7/1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifeye aşağıdaki bölüm eklenmiştir.

"XIII - Bağlama kütüğü ruhsatnamelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlar:

10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine göre oluşturulan bağlama kütüklerine kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarına verilecek ruhsatnamelerden ve bunların vizelerinden (Gemi, deniz ve iç su aracının boyuna göre):

5 metreden 9 metreye kadar olanlardan (200 TL)

9 metreden 12 metreye kadar olanlardan (400 TL)

12 metreden 20 metreye kadar olanlardan (800 TL)

20 metreden 30 metreye kadar olanlardan (1.600 TL)

30 metreden büyük olanlardan (3.200 TL)

alınır.

Aracın boyunun tespitinde bir metreden küçük değerler dikkate alınmaz. Münhasıran deniz taşımacılığı faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için bu tarifede yazılı harçların yarısı alınır. Münhasıran balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için alınacak ruhsatname ve yapılacak vize işlemleri bu bölümdeki harçlardan müstesnadır."

BAŞKAN - Komisyon katılıyor mu efendim önergeye?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Takdire bırakıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN - Hükûmet katılıyor mu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Katılıyoruz Sayın Başkan. Yalnız bir düzeltmeyle katılıyoruz, redakte var.

BAŞKAN – Önergede mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Evet, şöyle: Düzeltmenin “Aracın boyunun” ile başlayan paragrafta “yarısı alınır”dan sonra gelmek üzere “Münhasıran deniz taşımacılığı ve balıkçılık faaliyetlerinde” diye. O “münhasıran”ın biri kalkıyor tabii, “münhasıran”ı başa alıyoruz, “deniz taşımacılığı ve balıkçılık” faaliyetleri.

BAŞKAN – Önerge sahipleri katılıyor mu efendim?

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Katılıyoruz efendim.

OKTAY VURAL (İzmir) – Efendim, bir de şey var; burada, önergede “13” denmiş, kanunda “12.” Dolayısıyla 13 mü 12 mi?

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – 13 doğru.

BAŞKAN – Gerekçeyi mi okutuyoruz Sayın Elitaş?

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Evet.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

492 sayılı Harçlar kanununa bağlı (8) sayılı tarifeye eklenen (XII) sayılı bölüm, 4/612008 tarihli ve 5766 sayılı Kanunun 11 inci maddesi ile "Transfer fiyatlandırması ile ilgili yöntem belirleme anlaşması harçları" adı altında düzenlenmiş bulunduğundan bu yeni bölümün buna göre teselsül ettirilmesi gerekli olmuştur.

Ayrıca, 5083 sayılı Kanunun 1 inci maddesiyle Bakanlar Kuruluna verilen yetkiye dayalı olarak, 4/4/2007 tarihli ve 2007/11963 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 1/1/2009 tarihinden itibaren Türkiye Cumhuriyeti Devletinin para birimi olan Yeni Türk Lirası ve Yeni Kuruşta yer alan "Yeni" ibareleri kaldırıldığından, yapılan değişiklikle madde hükmündeki YTL ibareleri TL olarak değiştirilmektedir.

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, kabul edilen önerge maddeyi bütünüyle değiştirmiştir.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Benim önergemi işleme koymanız gerekirdi.

BAŞKAN – Bu açıdan diğer iki önergeyi işlemden kaldırıyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Karar yeter sayısı istiyorum.

BAŞKAN – Ne zaman istiyorsunuz efendim?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Şimdi istiyorum.

BAŞKAN – Oylama yok ki istiyorsunuz. Oylama yok. Sonra… Bakalım… Şu anda yok efendim, maddeyi oylarken isteyebilirsiniz.

Şimdi, 4’üncü maddeyi kabul edilen önerge doğrultusunda oylarınıza sunuyorum…

KAMER GENÇ (Tunceli) – Karar yeter sayısı istiyorum.

BAŞKAN – Tamam. Şu anda arayacağım, haklısınız.

Evet, maddede karar yeter sayısı arayacağım.

Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Madde kabul edilmiştir, karar yeter sayısı vardır.

Birleşime on dakika ara veriyorum.

**Kapanma Saati: 18:36**

**DÖRDÜNCÜ OTURUM**

**Açılma Saati: 18.58**

**BAŞKAN: Başkan Vekili Eyyüp Cenap GÜLPINAR**

**KÂTİP ÜYELER : Fatoş GÜRKAN (Adana), Murat ÖZKAN (Giresun)**

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 86’ncı Birleşiminin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

257 sıra sayılı teklifin görüşmelerine devam edeceğiz.

Komisyon ve Hükûmet buradalar.

Teklifin 5’inci maddesini okutuyorum:

MADDE 5- 25/10/1984 tarihli ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununa aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 27- Türk vatandaşları veya kanuni ya da iş merkezi Türkiye’de bulunan tüzel kişiler tarafından 1/1/2008 tarihinden önce iktisap edilmiş veya 23/5/2008 tarihinden önce tescil edilmiş bulunan ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Ek 12 nci ve Geçici 9 uncu maddeleri kapsamında bağlama kütüğüne kayıtlı olan yabancı bayraklı gemi, deniz ve iç su araçlarının ithali katma değer vergisinden müstesnadır.

İktisaba ilişkin usul ve esasları belirlemeye Maliye Bakanlığı yetkilidir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde gruplar adına söz istemi yok.

Şahısları adına Ayhan Sefer Üstün, Sakarya… Yok.

Başka yok…

Soru-cevap işlemine başlıyoruz efendim.

Sayın Köktürk, buyurun.

ALİ İHSAN KÖKTÜRK (Zonguldak) – Sayın Bakan, Almanya’daki Deniz Feneri e.V. yöneticilerinin “Christina” adlı gemiyi Vakıfbank Frankfurt Şubesinden çektikleri krediyle aldıkları, geminin maliyetinin 1 milyon 300 bin euro, bankadan alınan kredinin ise 1 milyon 700 bin euro olduğu, aradaki 400 bin euro farkın ise Burak Erdoğan’ın bacanağı Habip Kahraman’ın şirketi Haliç Limitet Şirketine aktarıldığı iddiaları basında yer almıştır.

Birinci sorum: Gazetede yer alan iddiaları ihbar kabul edip Bakanlık olarak Haliç Şirketi hakkında MASAK’a suç duyurusunda bulundunuz mu?

İkinci sorum: Haliç Şirketinin şu anki durumu nedir?

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Köktürk.

Sayın Öztürk, buyurun.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) – Sayın Başkan, aracılığınızla Sayın Bakana sormak istiyorum: Isparta’da düşen uçağın 60 hatasının bulunmasına karşın uçmasına izin verdiği gerekçesiyle ilgili olarak ve Adana’dan kalkan, Irak’ta düşen uçağın mali mesuliyet sigortası olmadan Türk hava limanlarını kullanmasına izin verdiği gerekçesiyle savcıların Ali Arıduru hakkında soruşturma talepleri Bakanlığınızca reddedilmiş ve sonradan her iki olaya ilişkin olarak Danıştay tarafından soruşturma izni verilmişti. Bu soruşturmalar sonuçlanmış mıdır; sonuçlanmışsa, sonucu nedir?

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öztürk.

Sayın Bakan, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Köktürk, bu konuyla ilgili herhangi bir bilgim yok. Gerekli araştırmayı yapıp yazılı olarak cevap vereceğim.

Keza, Sayın Öztürk, dedikleriniz doğrudur ama soruşturmanın ne safhada olduğunu, şu anda takdir edersiniz bilmiyorum savcılık soruşturmasını. Bilahare tarafınıza yazılı bilgi verilecektir.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakan.

Madde üzerinde üç adet önerge vardır. Önergeler aynı mahiyette olduğundan üçünü birlikte oylayacağız.

Önergeleri okutuyorum efendim:

T. B.M. Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı teklifin 5. maddesinin teklif metninden çıkarılmasını arz ederim.

 Kamer Genç

 Tunceli

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”nin çerçeve 5 inci maddesinin madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

 Harun Öztürk

 İzmir

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin çerçeve 5 inci maddesinin metinden çıkartılarak diğer maddelerin buna göre teselsül ettirilmesini arz ve teklif ederiz.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Mustafa Elitaş | Mehmet Domaç | Mehmet Sekmen |
|  | Kayseri | İstanbul | İstanbul |
|  | İbrahim Yiğit |  | Nusret Bayraktar |
|  | İstanbul |  | İstanbul |

BAŞKAN – Komisyon katılıyor mu efendim?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Takdire bırakıyoruz Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Hükûmet katılıyor mu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Gerekçeyi mi okutacağız?

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Gerekçe…

KAMER GENÇ (Tunceli) – Söz istiyorum.

BAŞKAN – Size söz vereceğim Sayın Genç, bundan sonra vereceğim efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – O önergeye de katılıyoruz.

BAŞKAN – Katılıyorlarmış, onlara da katılıyorlarmış.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Komisyonun çoğunluğu yok, takdir hakkı yok.

BAŞKAN – Size söz vereceğim Sayın Genç.

Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Çerçeve 5 inci madde ile 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununa geçici madde eklemek suretiyle yabancı bayraklı gemi, deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüğüne kayıtları hâlinde ithalde alınan katma değer vergisinden müstesna tutulması öngörülmüşse de ilgili mevzuatında söz konusu vergilerin oranlarının artırılması ve eksiltilmesi Bakanlar Kuruluna bırakılmış olduğundan, bu hususlarda ayrıca bir kanuni düzenlemeye gerek görülmemiştir.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genç.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın milletvekilleri, 5’inci maddenin -eski 6’ncı maddenin- teklif metninden çıkarılmasıyla ilgili olarak verdiğim önerge üzerinde söz almış bulunuyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

Görüyorsunuz ki öyle bir kanun getiriliyor ki ne başı doğru dürüst tutuyor ne sonu tutuyor! O kadar bilgisizlikten kaynaklanan kanunlar geliyor ki… Hükûmetin, Bakanlar Kurulunun böyle bir yetkisi var, vergi nispetlerini artırmaya ve sıfıra indirmeye yetkisi var. Buna rağmen işte Komisyon maşallah öyle bir komisyon ki Bütçe Plan Komisyonu… Yani işte arkadaşlar bu kadar hataların yapılmaması lazım. Yani bu kadar çok bariz ve basit hatalar yapılıyorsa, artık yani sizin neyinize güveneceğiz, hangi şeyinize güveneceğiz? Onun için, yani hakikaten şurada Meclisin karşısına gelecek kanunların biraz olgunlaşması, saygı duyulan metinler olması lazım.

Şimdi, geliyor bir kanun komisyondan, baştan sonuna kadar değişiyor. Aklınız sonradan mı başınıza geliyor? Sonradan aklınıza gelen aklı, başta aklınızda toplayın; sonra gelen akıldan bir fayda gelmez.

Şimdi, değerli milletvekilleri, tabii bu maddelerde biliyorsunuz… İşte, Tayyip Bey’in oğlu da gemi almıştı -Hasan Doğan rahmetli oldu, ondan almıştı- herhâlde 2,5 veya 3,5 milyon dolara almıştı. Sonra Hasan Doğan’ın, işte, Futbol Federasyonu Genel Başkanı olması için kulüplerin 55 trilyon vergisi affedildi. Tabii böyle maddeler gelince yine aklımıza geldi, niye çıkarmasını talep ettik? Dedik ki herhâlde yine AKP’nin ileri gelenlerinden birileri yeni yeni gemiler alacaklar ve bu gemilere işte, vergi muafiyetini getiriyorlar. Hiç olmazsa dedik işte, bunu çıkıp kürsülerde söyleyelim. Ama yine sıfıra indirme yetkisi Bakanlar Kurulunda olduğu için, tabii denetim de olmadığı için işte, bu yolla kimlerin ne gemi getireceklerinden vatandaşın haberi olmayacak.

Yani öyle bir kanun maddesi getirilmiş ki bakın, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nda bu deniz araçlarından alınan vergiler yaşa göre düşüyor. Yani işte, 423 liradan 200 liraya… Şimdi, eski motorlu taşıtlar vergisinde 423 lira en küçüğünden alınıyordu, en büyüğünden de 9.585 alınıyordu. Şimdi, bu kanunla 200 liraya ve 3.200 liraya düşürülüyor. Şimdi, orada, yalnız, 197 sayılı Kanun’da yaş büyüdükçe vergi nispeti de azalıyordu.

Şimdi, biraz önce Sayın Bakan bana cevap veriyor: “Efendim, almadığımız vergiyi alıyoruz.” Efendim, zaten getirdiğiniz bu kanunlarla mevcut vergisini veren insanların da vergisini düşürüyorsunuz hatta üçte 1 seviyesine düşürüyorsunuz. Yani vergi almıyorsanız…

Ciddi bir devletin, hakikaten Türkiye Cumhuriyeti hudutları içinde oturan bir kişi eğer bir yatı, eğer bir kotrayı devamlı kendisi tasarruf etmişçesine kullanıyorsa, bence bunu inceleyerek “Ya arkadaş, sen hile yapıyorsun, bu aslında senindir, sen de Türkiye Cumhuriyeti devleti vatandaşı olduğuna göre, Türkiye’de bunu tescil ettirmen lazım, dolayısıyla Türk Bayrağı’nı çekmen lazım.” demesi lazım. Böyle hileli yollara başvuracağımıza bu şekilde hareket edersek… “Türkiye Cumhuriyeti devletinin vatandaşları sahip oldukları deniz araçlarını Türkiye’ye kaydetmek zorundadır, Türk Bayrağı’nı taşımak zorundadır” diye bir kanun getirelim, bu iş hallolur. Yoksa, efendim, vatandaş getiriyor, yabancı bandıralı şey takıyor. E, zaten burada yine kısmen bir vergi getiriyorsunuz. Yalnız, işte, belki 3-5 tane yandaşlarınıza, işte, yine, vergi muafiyetinden, aşağıdan, ÖTV’den muaf tuttuğunuz şeylerle Türkiye’ye gelecek, o da herhâlde, yani, göreceğiz tabii. Yandaşlarınız, son zamanda, devri iktidarınızda o kadar çok zenginler türedi ki, size yandaş olanlar, işte, güya “Ekonomik tedbir alalım.” derken motorlu taşıtlarda aldığınız ÖTV’yi kaldırdınız, Jaguar ithal edenler Türkiye’de muazzam kazanç sağladı. İşte, İngiliz işçisine yardım ettiniz, işte, Mercedes’te vergiyi indirdiniz Alman işçisine yardım ettiniz, Renault’da indirdiniz Fransız işçisine yardım ettiniz. İşte, böyle… Türkiye'nin meselelerinden haberi olmayan bir siyasi kadro ya bilerek yapıyor… Herhâlde bilerek yapıyor. Yani, o kadar da danışmanları var. Türkiye’deki Türk işsizine çare bulacağına yabancı devletteki kişilerin çare buluyor işsizliklerine. Onun için, yani bu kadar bu Meclisin zamanını bu gibi…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genç, devam edin.

KAMER GENÇ (Devamla) - …fuzuli kanunlara sevk etmek de bence büyük haksızlık. AKP’den rica ediyorum, yani, hiç olmazsa şu Meclisin karşısına getirdiğiniz kanunları burada iyi inceleyin, komisyonlarda iyi inceleyin de burada da ikide bir önergeler vererek ilaveler yapmayın. Bu önergelerle Türkiye’de hakikaten çok haksızlıklar yapıyorsunuz. Birçok insanların burada uzantısı insanlar var holdinglerin, son anlarda böyle korsan önergeler vererek -tabii bu maddeyle ilgili demiyorum- devletin muazzam kaynaklarını kendi yandaşlarına kanalize ediyorlar. Bu konuda dikkatli olalım ve komisyonlar da bu konuları iyi incelesinler. Yani bilgili insanlar komisyonlara giderse, devletin yapısını bilirlerse, ona göre bir kanun buraya getirirlerse, herhâlde bu Meclis de bu kadar bu saatlere kadar fuzuli çalışmaz, dolayısıyla sağlıklı bir çalışma yapmış oluruz.

Ben bu nedenle önergemin kabulünü istiyorum, zaten herhâlde Hükûmet de bunu istediğine göre kabul edeceksiniz.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Genç.

Sayın Öztürk, gerekçe mi, konuşacak mısınız efendim?

HARUN ÖZTÜRK (İzmir) – Gerekçe.

BAŞKAN – Peki.

Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Yat, kotra ve her türlü motorlu özel teknelerin ithalinde KDV alınabilmesi için işbu değişiklik önergesi verilmiştir.

BAŞKAN – Şimdi her üç önergeyi birlikte oylarınıza sunacağım: Önergeleri kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önergeler kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, böylece 5’inci madde metinden çıkmıştır.

Şimdi eski 6’ncı maddeyi 5’inci madde olarak okutuyorum:

MADDE 5- 6/6/2002 tarihli ve 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununa aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 5- Türk vatandaşları veya kanuni ya da iş merkezi Türkiye’de bulunan tüzel kişiler tarafından 1/1/2008 tarihinden önce iktisap edilmiş veya 23/5/2008 tarihinden önce tescil edilmiş bulunan ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Ek 12 nci ve Geçici 9 uncu maddeleri kapsamında bağlama kütüğüne kayıtlı olan 8901.10.10.00.11, 8901.10.90.00.11 ve 89.03 G.T.İ.P numaralı malların ithali özel tüketim vergisinden müstesnadır.

İktisaba ilişkin usul ve esasları belirlemeye Maliye Bakanlığı yetkilidir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde gruplar adına söz istemi yok.

Şahısları adına Bursa Milletvekili Mehmet Emin Tutan… Yoklar herhalde.

Başka söz istemi yok.

Soru-cevap işlemine başlıyoruz efendim.

Sayın Öztürk, buyurun.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) – Sayın Bakan, Sayın Ali Arıduru’nun bakan danışmanlığı yaptığı sırada, 2005 yılında otel masraflarının düşük standartlı uçaklarla hizmet verdiği iddia edilen ve Isparta’da düşen uçağın sahibi olan World Focus Havayolları tarafından karşılanması iddialarının ortaya çıkması üzerine Bakanlığınız tarafından soruşturma açıldığı yer almıştır. Soruşturmanın sonuçları ne olmuştur? Tüm bu şaibe içeren iddialara karşın Ali Arıduru’nun korunup kollanmasının gerekçeleri nelerdir?

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öztürk.

Sayın Aslanoğlu, buyurun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) – Sayın Bakan, sivil havacılıktan sorumlu bir bakan olarak, Türkiye'nin uçuş güvenliği ve uçuş emniyetinden sorumlu bir bakan olarak… Çevre ve Orman Bakanlığının açtığı ihale Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün izni alınmadan yapılmıştır.

Acaba, Türkiye’de saati 9.250 euro olan uçak var mıdır? Saati 9.250 euro…

Yine, bu uçaklar otuz kırk yaşındadır. Hiçbir şartname olmadan “Bu uçaklar 1/5’te teslim alınacak.” diyor. Türkiye'nin sivil havacılıktan sorumlu bir bakanı olarak, bu uçak ve helikopterlerin uçuş emniyeti var mıdır? Türkiye’de böyle bir saat ücreti var mıdır, ben size soruyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Aslanoğlu.

Sayın Köse, buyurun.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) – Sorum yok.

BAŞKAN – Peki.

Sayın Bakanım, cevap verebilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Öztürk, Sivil Havacılık Genel Müdürü Sayın Ali Arıduru’yla ilgili daha önce de aynı soruyu, aynı mahiyette sormuş idi, cevap vermiştim, tekrar ediyorum: Sivil Havacılık Genel Müdürü Ali Arıduru hakkında basında çıkan iddialarla ilgili Bakanlığımız gerekli soruşturmaları yapmış ve bunlarla ilgili herhangi bir, haberleri doğrulayan mahiyette bir sonuç elde edilememiştir. Hiçbir bürokratı hata yaptığı hâlde korumak gibi bir lüksümüz, keyfiyetimiz yoktur. Ama suçlu olmayan birini de illâ “basında çıktı” diye suçlu ilan edip, infaz etmek de herhâlde adil bir davranış değildir.

Sayın Aslanoğlu, Türkiye’de hangi kurum, hangi işletme nereden, hangi şartlarda kiralama yapacağına kendi karar verir. Sivil Havacılığın görevi, kiralama yapılan uçakların gerekli kontrollerini, uçuş izinlerini, ruhsatlarını düzenlemektir. Burada da gerek ulusal gerek uluslararası mevzuat ne ise o çerçevede işlem yapılmaktadır.

Diğer konular, tabii, Çevre ve Orman Bakanlığı ile ilgili konulardır.

Bilgilerinize arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakan.

Sayın milletvekilleri, madde üzerinde üç önerge vardır. Aynı mahiyette oldukları için okutup, birlikte oylayacağım.

T.B.M. Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı yasa teklifinin 5. maddesinin teklif metninden çıkarılmasını arz ederim.

 Kamer Genç

 Tunceli

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”nin çerçeve 5 inci maddesinin madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

 Harun Öztürk

 İzmir

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin çerçeve 5 inci maddesinin metinden çıkartılarak diğer maddelerin buna göre yeniden teselsül ettirilmesini arz ve teklif ederiz.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Mustafa Elitaş | Mehmet Domaç | Mehmet Sekmen |
|  | Kayseri | İstanbul | İstanbul |
|  | Nusret Bayraktar |  | İbrahim Yiğit |
|  | İstanbul |  | İstanbul |

BAŞKAN – Komisyon katılıyor mu efendim?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Sayın Başkan, katılmıyoruz. Ancak bir hususu aydınlığa kavuşturmak için bazı hususları arz etmem gerekiyor.

Şimdi, az önce Komisyona yönelik bazı haksız ithamlarda bulunuldu. Burada 2’nci madde, 6’ncı madde ve 7’nci madde birbiriyle ilişkili maddeler. 2’nci madde Genel Kurulun takdiriyle çıkarıldığı için, 6’ncı ve 7’nci maddelerin çıkarılması da bir zorunluluk hâline geldi. Yoksa, Komisyonda yapılan düzenlemeler yerinde bir düzenlemedir. Sonra, 6 ve 7’nci maddede sadece Bakanlar Kurulu yetkisiyle bu hususların giderileceği öngörüldü biraz önce burada. Ancak burada Bakanlar Kuruluna yönelik olarak geçmişe dönük bir yetki de veriliyor. Dolayısıyla Komisyonda yapılan düzenlemeler yerindedir ancak Genel Kurulun takdiriyle 2’nci madde kaldırıldığı için 6 ve 7’nci maddelerin kaldırılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Bakan, katılıyor musunuz Hükûmet olarak?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Çerçeve 7 nci madde ile 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununa eklenen geçici madde ile yabancı bayraklı gemi, deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüğüne kayıtları hâlinde ithalde alınan Özel Tüketim Vergisinden müstesna tutulması öngörülmüşse de ilgili mevzuatında söz konusu vergilerin oranlarının artırılması ve eksiltilmesi Bakanlar Kuruluna bırakılmış olduğundan, bu hususlarda ayrıca bir kanuni düzenlemeye gerek görülmemiştir.

BAŞKAN – Sayın Genç, önergeniz için konuşacak mısınız?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Konuşacağım efendim.

BAŞKAN – Buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 257 sıra sayılı Yasa Teklifi’nin 7’nci maddesi yani teklifteki maddenin, Komisyondan gelen hâliyle 7’nci maddenin teklif metninden çıkarılmasıyla ilgili verdiğim önerge üzerinde söz almış bulunuyorum.

Bu önergede, özel tüketim vergisinin, bazı hâllerde, bazı deniz araçlarının kütüğe kaydında müstesna edileceğine dair hüküm var. Hâlbuki, bu Kanun’da, Özel Tüketim Vergisi Kanunu’nda, Bakanlar Kurulu gerekli gördüğü takdirde mevcut vergi nispetlerini sıfıra kadar indirmeye veya artırmaya yetkilidir. Şimdi ben buna, işte “Komisyonun bunu bilmesi lazım.” dedim ve Komisyonun buraya getirdiği kanunlarda, bir önceki maddede de bunu söyledim. Sayın Komisyon Başkanı diyor ki: “2’nci madde…” 2’nci maddede de aynı hata yapıldı. Yani 2’nci maddede tabii önergemiz olmadığı için konuşamadık. Dolayısıyla, yani biraz gerçekleri kabul edersek değerli milletvekilleri, bence daha iyi olur. İnsanlar hata yapabilir, bilmeyebilir. Bilmemek ve hata yapmayı kabul etmek de bir erdemliktir. Mesele, bizim, bu Parlamentonun süresini boşuna kaybetmememizdir.

Bakın, şimdi Türkiye’de çok büyük işsizlik var. Bilmiyorum, size insanlar gelmiyor mu? Her gün, her yerden telefon ediliyor; insanlar, “Açım, işsizim, yoksulum, çocuğumu okutamıyorum, hastaneden çıkamıyorum, eve gidemiyorum, dolmuş param yok.” Bırakın, şu Ankara’da, gelip de “Efendim, işte ben falanca yere geldim, cebimde dolmuş parası yok.” diyen vatandaşlarımız var. Herhâlde size gelen yok ki, demek ki siz… Şimdi, böyle bir yoksulluğa, yani insanların böyle bir çok kötü bir ekonomik krize düştüğü bir durumda, Türkiye Büyük Millet Meclisinin evvela buna çare bulacak tedbirler alması lazım. Evvela bir, ekonomiyi nasıl düzelteceğiz, evvela piyasayı nasıl canlandıracağız, işsizliğe nasıl çare bulacağız... Hükûmetinizin bir bakanı çıktı, dedi ki: “500 bin tane işçi alacağım.” Ee, alsaydın keşke… 500 bin tane işçi alınsaydı ne olurdu? Piyasa canlanırdı, üretim artardı, en azından memlekette işsizliğe bir çare bulunurdu veyahut da esnaf siftahsız dükkânını kapatmazdı; hiç olmazsa, o para piyasaya bir canlılık getirirdi.

E, şimdi, biz işimizi gücümüzü bırakmışız, yatlardan, kotralardan alınacak vergiyi sıfıra indirmek, onları vergiden muaf tutmak… Yani, bir memlekette bu kadar, parlamentosuyla hükûmetiyle bir memlekette bu kadar habersiz bir hükûmet ve parlamento olamaz. Onun için memleketin temel sorunları ortadayken öncelikle o temel sorunların üzerine gidip ona çare bulmak lazım. Ne olacak, 3 tane yabancı gemi, zaten onlarda hakikaten bir vicdan olsa “Ya ben, bu Türkiye Cumhuriyeti hudutları içinde parayı kazandım, getireceğim Türk limanlarına kaydedeceğim, Türk Bayrağı'nı da asacağım ve vergimi de vereceğim…” Efendime söyleyeyim, bunu yapmayan adama da ben de kusura bakmayın “Yahu, sen getir benim bayrağımı taşı.” demeye hakkım da yok yani. O, önemli olan, benimseyecek, ruhen benimseyecek bu şeyi.

O bakımdan, bunları yapmayan insanlara, gelmişiz, işte bir günümüzü buna tahsis ediyoruz. O da gruplar konuşmuyor, işte kişisel konuşmalar da olmuyor. Böylece, buna rağmen bir günümüzü veriyoruz. Eğer bir gün buna rağmen yani milletvekilleri ve gruplar tasarının maddeleri ve tümü hakkında konuşsalardı, bu iki günü de alır, üç günü de alır. Yani demek istediğimiz komisyonlar bir süzgeçtir, bunları süzgeçten geçirmesi lazım.

Şimdi, bir Tüzük değişikliğini getiriyorlar. Yani ben hayret ettim, dün bir muhalefet partisi milletvekili diyor: “Aman bu İç Tüzük değişikliğini getirin.” Yahu, daha İç Tüzük’te, getireceğiniz İç Tüzük değişikliğinde ne yapacaksınız? Bağımsız milletvekili konuşmayacak. Böyle bir şey olur mu yani? O zaman bağımsız milletvekilini konuşturmayacaksanız, o zaman bağımsız milletvekili seçilmeyi Anayasa’dan kaldırın. Yani getireceğiniz iç tüzükte kanunlar yalnız on maddede… Yani tümü üzerinde bir gruplar on beş dakika falan konuşacak, bağımsız milletvekili yerinde bir beş dakika konuşacak, böyle bir saçma sapan yasama faaliyeti olur mu? Yani niye bu kadar rahatsızsınız? Bakın, ben size söyleyeyim. En kısa zamanda buradan tezkereyi alıp bu tarafa geçeceksiniz. Ben iyi biliyorum, yani bu konuda da deneyimli bir insanım. Bugün, değiştireceğiniz bu İç Tüzük, yarına bunun karşısında ciyak ciyak bağıracaksınız. Çünkü bu Parlamentoda parlamenterlerin konuşma hakları olmalıdır, muhalefetin muhalefet etme hakları olmalıdır. E, bunu susturmakla kimse bir yere gitmez. Zaten temel kanunlar var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

Buyurun Sayın Genç.

KAMER GENÇ (Devamla) – İç Tüzük’te “temel kanun” hükmünü getirmişsiniz. Yani otuz maddeyi bir maddeyle müzakere ediyorsunuz. Bu daha yetmiyor mu yani?

Onun için, değerli milletvekilleri, gününe göre hareket etmeyelim. Türkiye Cumhuriyeti devleti payidar bir ülkedir. Burada Parlamento devamlı yaşayacaktır. Ben bugün şunu istediğim gibi yapamıyorum telaşı içinde, buradan bu Parlamentonun, milletvekillerinin özgürlüklerini kısıtlamaya hakkınız yok. Biz de -görüyorsunuz işte- çok fazla çıkıp da konuştuğumuz yok ama mümkün olduğu kadar, bazı şeyleri… Mümkün olduğu kadar mantık çerçevesi içinde Parlamento faaliyetlerine katılıyoruz. İşte, dün anlaşmalar çıkmıştı. Daha çiçeği burnunda bakanınız, işte hemen -bakanlarınız da yurt dışına gitmeyi çok da seviyorlar- “Ben Türkmenistan’a gidiyorum, şu iki anlaşma geçsin, konuşma.” dedi. Yani, böyle… Çok seviyorlar yurt dışına gitmeyi. Neyse, tabii, millet bu kadar inim inim inlerken, onların harcırahlı, lüks uçaklarla yurt dışına gitmelerini de tabii kınıyorum.

Peki, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Genç.

Sayın Öztürk, konuşacak mısınız, gerekçeyi mi okutalım?

HARUN ÖZTÜRK (İzmir) – Gerekçe…

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Yat, kotra ve her türlü motorlu özel teknelerin ithalinde ÖTV alınabilmesi için işbu değişiklik önergesi verilmiştir.

BAŞKAN – Her üç önergeyi birlikte oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, böylece, teklifteki 7’inci madde, yani 5’inci madde metinden çıkarılmıştır.

Şimdi, 8’inci maddeyi 5’inci madde olarak okutuyorum:

MADDE 5- (1) Bu Kanun 1/1/2009 tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Gruplar adına söz istemi yok.

Şahısları adına söz istemi? Yok.

Soru-cevap yok.

Madde üzerinde bir adet önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin yürürlüğe ilişkin 5’inci maddesinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Mustafa Elitaş | Mehmet Domaç | Mehmet Sekmen |
|  | Kayseri | İstanbul | İstanbul |
|  | Nusret Bayraktar |  | İbrahim Yiğit |
|  | İstanbul |  | İstanbul |

“Madde 5- (1) Bu Kanun 30/6/2009 tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN – Komisyon katılıyor mu efendim?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Takdire bırakıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet katılıyor mu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Gerekçeyi mi okutuyorum?

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Gerekçe okunsun.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe: 5’inci madde, Kanunun yürürlülüğünü 1/1/2009 tarih olarak belirlemiş ise de, bu tarihe kadar kanun teklifinin yasalaşmaması sebebiyle gerek hazırlanacak yönetmelik ve idari çalışmaların tamamlanabilmesi, gerekse vergi ve diğer mali düzenlemelerde herhangi bir aksamaya yol açılmaması gerekçesiyle geçiş dönemi olarak yürürlük tarihinin 30/6/2009 tarihi olarak belirlenmesi gerekli görülmüştür.

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Kabul edilen önerge doğrultusunda maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Diğer maddeyi okutuyorum:

MADDE 6.- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Madde üzerinde gruplar adına söz istemi? Yok.

Şahıslar adına?.. Yok.

Soru-cevap yok.

Önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Madde kabul edilmiştir.

Oyunun rengini açıklamak isteyen sayın milletvekilimiz var mı? Yok.

Sayın milletvekilleri, İç Tüzük’ün 85’inci maddesine göre son oylamadan önce 4’üncü maddede kabul edilen önergedeki düzeltme sebebiyle meydana gelen maddi hatayı düzeltmek üzere Sayın Bakan konuşacaklar.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Başkan, 4’üncü maddede kabul ettiğimiz önergede yapılan düzeltmeyi yeterli açıklıkla ifade edemediğimizden dolayı doğacak tereddüdü gidermek için son fıkrada “münhasıran” kelimesiyle başlayan ilk cümle metinde yer almayacak olup, sonraki cümlede “münhasıran” kelimesinden sonra “deniz taşımacılığı ve” ibaresi yer alacaktır. Buna göre dikkate alınmasını arz ederiz.

BAŞKAN – Bu düzeltmeye Komisyon ve önerge sahipleri katılıyor mu?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU BAŞKANI SAİT AÇBA (Afyonkarahisar) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) – Önerge sahibi olarak katılıyoruz efendim.

BAŞKAN – Evet, bu düzeltmeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, teklifin tümü açık oylamaya tabidir.

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

Oylama için üç dakika süre veriyorum ve süreyi başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 Milletvekilinin; Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi’nin yapılan açık oylama sonucunu bildiriyorum:

Kullanılan oy sayısı : 223

Kabul : 223 …(x)

*(x) Açık oylama kesin sonuçlarını gösteren tablo tutanağa eklidir.*

Böylece kanun teklifi kanunlaşmıştır, hayırlı uğurlu olsun efendim.

Sayın Ulaştırma Bakanımız teşekkür konuşması yapacaklardır.

Buyurun efendim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 milletvekilimizin Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Teklifleri ile Plan ve Bütçe Komisyonunda kabul edilen kanunun Genel Kurulda görüşmeleri tamamlanmış ve yasalaşmıştır. Türk denizciliğine hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Öncelikle bu teklifin yasalaşmasında katkısı olan teklif sahibi milletvekillerimize, bütün parti grup başkanlarına, parti gruplarına, Başkanlık Divanına ve Plan ve Bütçe Komisyonu Başkan ve üyelerine teşekkür ediyorum katkılarından dolayı.

Efendim, bu kanun yıllardan beri Türkiye’de hepimizin dikkatini çeken ve yüreğini sızlatan bir konuya çözüm getirmeyi amaçlamıştır, o da: Türk sahillerinde yabancı bayrak çekerek dolaşan teknelerin, Türk Bayrağı’ndan, sahiplerin de birçoğunun Türk olmasına rağmen Türk Bayrağı’ndan kaçışını engellemeye yönelik bir düzenlemedir. Bu düzenlemeyle birlikte denizciliğimiz önemli ölçüde kazanımlar elde edecektir. Amatör balıkçılık ve denizciliğimiz daha da gelişecektir. Geleneksel tekne imalat yerlerinde üretilen teknelerin sayısı artacaktır ve bu da istihdama önemli ölçüde katkı sağlayacaktır.

Yine, bu teknelerin büyük bir çoğunluğu öyle düşünüldüğü gibi lüks tekneler değil, asgari ihtiyacı karşılamakta ve liman içinde amatör amaçlarla -balıkçılık, gezinti gibi amaçlarla- kullanılmaktadır.

Bu Teknelerle ilgili konuşulduğu zaman akıllarda yat, kotra gibi lüks araçlar yer etmekte, bu da amatör denizciliğimizin gelişmesine önemli ölçüde olumsuz bir katkı sağlamaktaydı. Böylelikle artık Türk vatandaşları, yurt dışında bir posta kutusu şirketi kurup oradan adı sanı bilinmeyen bir ülke bayrağını çekerek sahillerimizde bu gemileri barındırmak gibi bir yola gitmeyecekler, doğrudan kayıt yapabilecekler ve ileride Bakanlar Kurulu kararıyla da alınan vergilerde yapacağımız indirimlerle önemli ölçüde Türk Bayrağı’na geçiş sağlanacak; böylece, kayıtsız olan ayrıca 60 bin civarındaki ufak tekne de kayıt altına girecek. Böylece, yeni bir kütük oluşturuluyor. Herhangi bir kazada, bir olayda bunların takibi, arama-kurtarma hizmetleri de daha düzenli olarak verilebilecektir.

Ülkemizde -konuşmalarda da ifade edildi- denizcilik alanında bu tip düzenlemeyi yapmadığımızdan dolayı gelişme istediğimiz oranda olmamış, tekne başına düşen kişi sayısında birçok ülkenin oldukça gerisinde kaldık. İsveç’te 8 kişiye 1 tekne, Amerika’da 18 kişiye 1 tekne, Hollanda’da 64, Fransa’da 85, Yunanistan’da 103, Almanya’da 210 ve Türkiye’de 2 binin üzerindedir. Ümit ederiz ki bu düzenlemeyle artık amatör denizcilikle uğraşan, balıkçılıkla uğraşan vatandaşlarımız daha fazla bu faaliyetlere imkân ve zaman ayıracaklardır.

Yüksek vergi yükü nedeniyle bu tekneler de maalesef yine Türk Bayrağı’ndan kaçmış oluyordu. Buna da böylelikle bir kolaylık getirilmiş oluyor. Kısacası, amacımız Türk denizciliğini geliştirmek ve ülkemizi denizci ülke, milletimizi de denizci millet hâline dönüştürmektir.

Tabii, bu yasanın çıkmasında, az önce ifade ettiğim gibi, bütün gruplara, grup başkan vekillerine; Cumhuriyet Halk Partisi, Milliyetçi Hareket Partisi, Demokratik Toplum Partisi ve AK PARTİ gruplarına, bütün arkadaşlara teşekkür ediyorum katkılarından dolayı. Her ne kadar bazı maddeler istediğimiz gibi olmamışsa da yine de bu önemli bir adımdır. Bundan sonrasında da Bakanlar Kurulu kararıyla devamını getireceğiz.

Komisyona da ayrıca tekrar teşekkür ediyorum. Katkısı olan tüm arkadaşlarımıza teşekkür ediyor, kanunun ülkemize, denizcilik sektörümüze, milletimize hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakan.

Sayın milletvekilleri, çalışma süresinin bitimine çok az zaman kalmıştır. Grupların da mutabakatıyla, kanun tasarı ve tekliflerini sırasıyla görüşmek için, 7 Mayıs 2009 Perşembe günü, alınan karar gereğince, saat 14.00’te toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

**Kapanma saati: 19.42**