



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan soruların Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit TURHAN tarafından yazılı olarak yanıtlanması için gereğini saygılarımla arz ederim.

Ünal DEMİRTAŞ
Zonguldak Milletvekili

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olan, Asya ile Avrupa arasındaki stratejik konumu ile deniz yolu bağlantıları açısından bir ülkedir. Bu stratejik konumu nedeniyle Türk Boğazları'ndan geçişler sırasında, Türk limanlarında verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin kimin tarafından, nasıl yapıldığı ülke ve çevre güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır.

Kılavuzluk; büyük ticaret gemileri ile yolcu gemilerinin tehlikeli, riskli ya da bilmedikleri sularda ve limanlarda seyirleri sırasında güvenli geçişin sağlanabilmesi için verilen bir hizmettir. Bazı durumlarda ise sadece kılavuz kaptanlık bu geçişler için yeterli görülmeyerek itme ya da çekme hizmeti veren römorkörler de güvenli geçişin asli bir unsuru olarak kullanılmaktadır.

1993 Yılına kadar Türk Limanlarında Kılavuzluk ve Römorkaj hizmetleri kamu eliyle yürütülmekteydi. 1993 Yılında ilk defa Aliğa Limanında Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetleri özel sektöre verilmiş, daha sonra diğer limanlarda da benzer şekilde Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri özel sektör eliyle yürütülmüştür. Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında ise hiçbir zaman için Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri özel sektöre verilmemiştir. Bu hizmetleri bugüne kadar bir kamu kurumu olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü yürütmüştür. Bunun sebebi ise yönetmeliğe göre; " Türk Boğazlarındaki Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri, kamu eliyle yürütülür. Bu yetki özel kuruluşlara devredilemez" denilerek, bu hizmetlerin boğazlarda özel sektöre devrinin engellenmesidir. Türkiye'nin güvenliği ve milli çıkarları için Boğazlarda Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetlerinin özel sektöre hiçbir şekilde devredilmemesi gerekir. Taşıdığı bu büyük öneme rağmen Aralık 2018'den, 14 Mart 2019'a kadar bu konuda, tutarlı olmayan hatta birbiri ile çelişen 2 yönetmelik, 2 genelge ve 2 tamim yayınlanmıştır. Bu düzenlemelerle Türk Boğazlarında özelleştirmenin yolunu açabilecek ve bu konuda idareye yetki tanıyan hususlar halen netliğe kavuşturulmuş değildir.

İlk olarak; 31 Aralık 2018 tarihinde 30642 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği'ne göre: Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri bölünmüş, Türk Boğazlarındaki kılavuz ve römorkörcülük hizmetlerinin kamu eliyle yürütüleceği ve bu yetkinin özel kuruluşlara devredilemeyeceğine ilişkin düzenleme değiştirilmiştir. Yeni yönetmeliğin 5'inci maddesinin 2'inci fıkrası ile; "İdare, bu yönetmelik kapsamında kılavuzluk ve/veya römorkörcülük hizmeti vermek isteyen her bir kuruluşa, bu yönetmelikte belirtilen teknik, mali ve idari yeterlikleri sağlamaları kaydıyla, verebileceği hizmetin sınırlarını tanımlayan A,B ve C sınıfı faaliyet lisansı verir" düzenlemesi getirilmiştir.

Yönetmelikle getirilen bu sakıncalı düzenlemelere gelen tepkileri azaltmak ya da konunun kamuoyu gündemine gelmesini engellemek için bakanlığınızca 24 Ocak 2019 tarihinde bir genelge yayınlanmıştır. Bu genelge ile Türk Boğazlarını kullanacak gemilere verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde Ulaştırma ve Altyapı Hizmetleri Bakanlığının hizmet belirleme, yetkilendirme ve denetlemeye ilişkin ilgili kararname hükmünün amir hüküm olduğu belirtilmiştir.

Ancak devamında birbiri ile çelişen 11.02.2019 tarih ve E-11397 sayılı ve 13.02.2019 tarih E-12243 sayılı tamimler yayınlanmıştır. 11.02.2019 tarihli tamim ile ülke genelindeki teşkilatların yeni lisans başvurusu yapma hazırlığı içinde olduğu bir süreçte haksız fiil olmaması için kamu ve özel teşkilatlar arası kılavuz kaptan transferi yasaklanırken, 13.02.2019 tarihli tamimde bu yasak özel teşkilatlar açısından yasak olmaktan çıkarılmıştır.

Son tamimin yayınlandığı gün, özel bir teşkilatta çalışan 32 kılavuz kaptan istifa ederek, Deniz Kılavuz Anonim Şirketi'ne(DEKAŞ) katılmıştır. Tamim yayınlanır yayınlanmaz 32 kılavuz kaptanın apar topar istifa ederek aynı gün DEKAŞ'a katılması tesadüf ile açıklanabilecek bir durum değildir.

DEKAŞ, kılavuz kaptanların sahibi olduğu ve yıllardır kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti veren bir şirket olmasına rağmen, yeni kurulan Anadolu Kılavuzluk Anonim Şirketi'ne hissedar olarak katılmıştır.

Anadolu Kılavuzluk Anonim Şirketi ise 08.02.2019 tarihinde bu güne kadar bu alanda hiçbir yatırımı ve tecrübesi olmayan Hamdi Safi isimli kişi tarafından kurulmuş bir şirkettir. Ticaret Sicil Gazetesi'ne göre, Anadolu Kılavuzluk A.Ş.'nin yüzde 60'ı kılavuz kaptanlara kalan yüzde 40 ise Hamdi Safi ile, Hamdi Safi'nin muhasebe müdürü ve Beltur'un eski genel müdürü Selahattin Aydın arasında pay edilmiştir. Ancak ana sözleşmeye göre bu alanda hiçbir yatırımı ve tecrübesi olmayan bir kişinin sahibi olduğu yüzde 40 hisse paylı ortaklığa, yüzde 75 kar payı hakkı tesis edilmiştir. Yüzde 40 hisse ile yüzde 75 kar payı almak ticari hayatın olağan akışına uygun bir oran değildir. Bu durum da söz konusu şirket ve bağlantıları hakkında şüphe uyandırmaktadır.

Denizcilik alanında yıllarca hizmet vermiş kişilerin yanı sıra, bu konuda akademik birikimleri de olan kişilerin Bakanlığınızca yayınlanan yönetmelik ve genelgeye ilişkin ciddi eleştirileri de basın yayın organları aracılığıyla kamuoyu ile paylaşılmıştır. Nitekim 28.12.2018 tarihinde Piri Reis Üniversitesinde Deniz Ticaret Odası meslek komiteleri ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı toplantısında bir yönetmeliğin hazırlandığı ve yayımından önce görüşe sunulacağı Bakanlığınız tarafından ifade edilmiştir. Ancak bu açıklamanın hemen ardından hiçbir görüş ve öneriye açılmaksızın yönetmeliğin 2 gün sonra Resmi Gazete'de yayınlanması düşündürücüdür.

Son olarak 01/03/2019 tarih ve 10417 sayı ile TBMM Başkanlığına sunduğum yazılı soru önergesine verilen cevapta 14.03.2019 tarihli ve 30714 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Yönetmelik değişikliği ile Türk Boğazlarında verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin yönetmelik kapsamı dışında tutulduğu ve Türk Boğazlarının özelleştirilmesinin söz konusu olmadığı belirtilmektedir. Ancak 11 Nisan 2019 tarih ve 29166 sayılı 2019/4 sıra numarası ile yayınlanan genelgenin 1'inci

maddesinde "Bakanlığımız Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görev, yetki ve sorumluluklarını düzenleyen ilgi (ç) Kararnamenin 479 uncu maddesinin birinci fıkrasının "k" bendi "Türk kıyılarında faaliyet gösteren liman, iskele ve benzeri kıyı yapılarına yanaşacak gemiler ile Türk Boğazlarını kullanacak gemilere verilecek kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek" hükmü amirdir." denilerek daha alt bir norm olan Yönetmeliğe zaten ihtiyaç olmadığı ve norm olarak daha üstte olan Kararnameden alınan yetki ile Türk Boğazlarında İdare'nin istediği kuruluşları yetkilendirebileceği açık olarak ifade edilmektedir.

Ayrıca 14/03/2019 tarihinde yayınlanan 30714 Sayılı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile 17. Maddesinin 10. fıkrası yürürlükten kaldırılmıştır. İlgili maddenin kaldırılması ile bir hizmet bölgesinde hizmet sahasında hem kılavuzluk – römorkör hizmetlerinden bir tanesini yürütebilme hem de acentelik faaliyetlerini sürdürebilmenin yolu açılmıştır. Bu değişiklik ile hem hizmet alan hem de hizmet sağlayıcı aynı firma olabilecek olup İdare eliyle haksız rekabet ortamı oluşturulmuştur. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Kanunu'na aykırı işlemler gerçekleştirilmiştir. 27.03.2019 tarihinde ise hukuka ve rekabete uygun bir şekilde hazırlanmış olan Gemi Acenteleri Yönetmeliğinde, acentelerin kılavuzluk ve römorkör hizmeti vermesini engelleyen 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi yürürlükten kaldırılmış olup yapılmak istenen hukuksuzluğu engelleyecek tüm faktörler ortadan kaldırılmıştır.

Yine yönetmeliğin 17. Maddesinin 4. fıkrası gereğince şirket ortakları ve 1.derece yakınları başka bir kılavuzluk ve/veya römorkör teşkilatında ortak olamaz ve görev alamaz denilmiş olup Tersaneler ve Geri Dönüşüm tesisleri bu maddeden istisna tutulmuştur. Ancak; bazı firmaların ortaklık yapıları ve yönetim kurulları birebir aynı olmasına rağmen bu firmalara faaliyet lisansı verildiği ifade edilmektedir.

Ayrıca bazı basın yayın organlarında da Cumhurbaşkanlığı tarafından özelleştirilmesi istenen kuruluşlar arasına Türk Boğazlarının da eklenmesinin istendiği ve bunun da "gizli" ibareli bir yazı ile bildirildiği haberleri yer almıştır.

Bakanlığınız tarafından 01/03/2019 tarihinde TBMM Başkanlığına sunduğum yazılı soru önergemde yer alan sorular cevaplanmamış ve 14/03/2019 tarihinde çıkarılan yönetmeliğin 1'inci maddesi cevap olarak gönderilmiştir. Ancak uygulamalardan ortaya çıkan durum idarenin istediği kuruluşu yetkilendireceği ve buna ilişkin düzenlemenin yönetmelikle engellemeyeceğidir.

Tüm bunlar da, devletin güvenliğini doğrudan ilgilendiren stratejik bir hizmetin, ticarileştirilerek iktidara yakın isimlerce kurulan şirketlere kaynak aktarılacağı bir alan haline getirileceği yönündeki iddiaları kuvvetlendirmektedir.

Bu çerçevede;

1)Şimdiye kadar doğru bir şekilde Boğazlarda ve Limanlarda işlemekte olan kılavuzluk ve römorkörcülük sistemini tamamen bozacak, Ulusal güvenliğimizi tehdit edebilecek ve belli çevrelere kaynak aktarımına neden olabilecek şekilde 4 ayda 2 yönetmelik,2 genelge ve 2 tamim değişikliği yapılmasının nedeni nedir?

2)Cumhurbaşkanlığı tarafından Bakanlığınıza Türk Boğazlarının özelleştirileceği ve bu konuda yasal çalışma yapılması yönünde bir talimat iletilmiş midir?

3) 31 Aralık 2018 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan yönetmelik değişikliğinden sonra Anadolu Kılavuz A.Ş'nin 08.02.2019 tarihinde kurulması, bu şirketin DEKAŞ'la ortaklık yapması, DEKAŞ' ın 13.02.2019 tarihindeki tamim değişikliği yapılır yapılmaz 32 kılavuz kaptanı alması rastlantı ile açıklanabilecek bir durum mudur? Yoksa bu yönetmelik değişikliği Anadolu Kılavuz A.Ş için mi yapılmıştır?

4) Denizcilik kamuoyunda söz konusu yönetmeliğin Anadolu Kılavuz Anonim Şirketi hissedarı olan ve iktidara yakın Hamdi Safi isimli kişinin talep ve yönlendirmeleriyle hazırlandığı iddiaları yazılmakta ve söylenmektedir. Bu iddialar doğru mudur?

5) Dış cephe işiyle uğraşan, denizcilik sektörü ile ilgisi olmayan ve bu sektörde hiçbir yatırımı bulunmayan Hamdi Safi'nin %40 hisse ve %75 kar payı ile kurduğu ANKAŞ firması, 20 yılına İzmir ve İskenderun körfezlerinde hizmet izni almış mıdır?

6)Bakanlıkta bu konu ile ilgili tüm sürecin yürütülmesi ve bürokraside bir sorun yaşanmaması için üç Genel Müdürün görevden alınarak (Kıyı Emniyeti Genel Müdürü'nün, Deniz Ticareti Genel Müdürü, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü'nün) yerlerinin değiştirildiği iddiaları doğru mudur?

7) Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Hızır Reis Deniz'in görevinden alınmasının bu süreçte tepki göstermesinden kaynaklandığı iddiası doğru mudur?

8) Eski yönetmelikte kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri birlikte yürütülür iken, yeni yönetmelikte kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ayrılarak farklı şirketlere verilebilmesinin sebebi nedir?

9) Bakanlığınız tarafından 31 Aralık 2018 tarihinde 30642 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan yönetmelik çerçevesinde kılavuzluk ve/veya römorkörcülük hizmeti vermek üzere yetkilendirilmiş bir şirket ya da şirketler var mıdır? Bu yetkilendirme için ihale yapılmış mıdır? Eğer ihale yapılmadan yetkilendirme yapıldı ise sebebi nedir?

Varsa bu şirket/şirketler hangileridir? Bu şirketlerin arasında Anadolu Kılavuz Anonim Şirketi var mıdır? Varsa bu şirket, hangi iş için nerelerde yetkilendirilmiştir?

10)11.02.2019 tarihli tamim ile ülke genelinde teşkilatların yeni lisans başvurusu yapma hazırlığı içinde olduğu bir süreçte haksız fiil olmaması için yasaklanan kamu ve özel teşkilatlar arası kılavuz kaptan transferi 13.02.2019 tarihinde neden sadece özel teşkilatlar bakımından yasak olmaktan çıkarılmıştır?

11) Kamu ve özel teşkilatların tümünün bu hizmetleri "Kamu adına kolluk hizmeti" olarak yaptığı Yönetmelikte belirtilmemiş midir?

12)14 Mart 2019 tarih,30714 sayılı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile getirilen "bir hizmet bölgesinde, hem kılavuzluk- römorkör hizmetlerinden birini yürütebilme hem de acentelik faaliyetlerini sürdürebilmenin yolu Marine Römorkör firması için mi yapılmıştır?

13) Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliğinin 17'inci maddesinin 4'üncü fıkrası gereğince şirket ortakları ve 1'inci derece yakınları başka bir kılavuzluk ve/veya römorkör teşkilatında ortak olamaz ve görev alamaz denilmiş olup tersaneler ve geri dönüşüm tesisleri bu maddeden istisna tutulmuştur. Ancak Sanmar, Güneymar ve Marine Römork gibi bu kurala uymayan firmalara faaliyet lisansı verilmesinin nedeni nedir? Bu firmalara verilen izinlerin yasal dayanağı nedir?

14) Yönetmeliğin 11. Maddesinin 2. Fıkrasında bir hizmet sahası içinde tek bir kılavuzluk kuruluşuna hizmet izni verilir. Bu kuruluş aynı hizmet sahasında römorkörcülük hizmeti veremez denilmiştir. Tersane Bölgeleri ve Gemi Dönüşüm tesisleri, tekil limanlar ile özelleştirme sonucu imtiyaz hakkı elde eden liman işletmeleri bu maddeden istisna tutulmuştur. Yapılan işin gerekleri ve mahiyeti aynı olmasına rağmen bu bölgeler için çifte standart uygulanmasının sebebi nedir?

15) Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetlerinde genelge ile açıklanan sahalara için römorkör kısmına asgari ve ek yeterlilikler belirlenerek duyurulmuştur. Ancak kılavuzluk bölümünde hiçbir kriter belirtilmeden hizmet başvuruları alınmış ve alelacele hizmet izinleri verilmiştir. Bunun sebebi nedir? Kılavuzluk hizmet dağılımları gerçekleştirilirken hangi kriterlere göre tercih yapılmıştır?

16) Ambarlı Bölgesi'nin gemi trafiği, yük tonajları İskenderun Bölgesi'nin yaklaşık iki katıdır. Buna rağmen Ambarlı Bölgesi'ne tek teşkilat, İskenderun Bölgesi'ne iki teşkilat görevlendirilmiştir. Römorkör hizmetlerinde belirlenen sahalarda görev yapacak azami teşkilat sayıları neye göre belirlenmiştir? Yönetmelikle belirlenen hizmet sahalarda görev alacak teşkilatlara ilişkin kriterlere uyulmuş mudur?

17) Yönetmelik kapsamında faaliyet lisansları ve hizmet izinleri dağıtılma süreci öncesinde Ulaştırma Bakanlığı Müdürlükleri bünyesinde görev alan yönetim kadrolarının görev yerlerinin değiştirilmesi tesadüf müdür? Faaliyet Lisansları ve hizmet izinlerinin dağıtılması için bir komisyon kurulması, bu komisyon için belirlenen üyelerin kısa sürede tekrar değiştirilmesindeki gerekçe nedir? Komisyon üyeleri hangi kriterler çerçevesinde kim tarafından belirlenmiştir?

18) Özel başdanışmanınız olarak atanmış, Danıştay eski üyesi Ali Kurumahmut'un Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında yayımlanan mevzuat, yönetmelik, genelge gibi çalışmaları bizzat kendisinin yaptığı ve tüm bunları kimseden görüş almadan gerçekleştirdiği doğru mudur? Ali Kurumahmut'a bu yetkiler kimler tarafından verilmiştir?

19) Bugüne kadar bir Kamu Kurumu olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne yürütülen Boğazlardaki Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetlerini özel şirketlere devretmeyi planlıyor musunuz?

20) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün ana statüsünde kılavuzluk hizmetlerinin tekel olarak yapılacağına dair ve hizmet alımı yapılmayacağını içeren bir statü değişikliği yapmayı planlıyor musunuz?