



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, Asya ile Avrupa arasındaki konumu, üç tarafının denizlerle çevrilmesi ve Karadeniz ile Akdeniz arasında deniz yolu bağlantısını sağlayan tek ülke olması nedeniyle, stratejik öneme sahip bir ülkedir. Bu nedenle Türk Boğazları'ndan geçişler sırasında ve 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 Aliağa 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.

Ancak bu kritik ve önemli düzenlemeyi değiştirecek bir yönetmelik 31 Aralık 2018 tarihinde 30642 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. 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;

10417

"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.Daha önceki düzenlemelerde kılavuzluk ve römorkörcülük izni alınabilmesi için getirilen özel şirket ana sermayesinin %51'inin Türk vatandaşlarına ait olması şartı da yeni yönetmelikle ortadan kaldırılmıştır.

Kılavuzluklu ve römorkörcülük hizmetleri, Türk Boğazlarının güvenliği açısından olduğu kadar, ekonomik yönüyle de ayrıca değerlendirilmelidir.

2017 yılında İstanbul Boğazı'ndan 42 bin 978,Çanakkale Boğazı'ndan ise 44 bin 615 gemi geçiş yapmıştır. Bu gemilerin 13 bin 732'si LNG, LPG ve ham petrol tankerinden oluşmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan geçen 24 bin 146, Çanakkale Boğazı'ndan geçen 19 bin 925 gemiye Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından kılavuz kaptan hizmeti verilmiştir. Bu hizmet karşılığında 312 milyon 11 bin 630 lira gelir elde edilmiştir. Yani bir kamu hizmeti olarak verilen kılavuzluk hizmetleri sonucunda önemli ve büyük bir mali kazanç sağlanmıştır.

Ancak, verilen bu hizmetin mali getirisinden daha ziyade Türkiye'ye sağladığı stratejik konum ve hakimiyet çok daha önemli bir durumdur.

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.

104/2

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.

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

Bakanlığınız tarafından şimdiye kadar bu konuda hiçbir açıklama yapılmaması, verilen soru önergelerinin yanıtsız bırakılması ve yönetmelikle düzenlenen bir konunun, hukuka aykırı bir şekilde genelge ve tamimlerle düzeltilmeye çalışılması da hizmetin taşıdığı risk ve önemle örtüşmeyecek hukuk tanımaz bir yaklaşımın göstergesidir.

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 bu yönetmelik değişikliğinin sebebi nedir?

2) 28.12.2018 tarihli Piri Reis Üniversitesinde yapılan Deniz Ticaret Odası meslek komiteleri ile birlikte Bakanlığınızın yetkilileri tarafından, bir yönetmelik hazırlandığı ve yayımlanmadan önce görüşe açılacağı açıklanmış olmasına rağmen, sektörün paydaşlarından hiçbir görüş alınmadan hazırlanan yönetmeliğin, 31 Aralık 2018 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanmasının nedeni nedir?

3) 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?

4) 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?

5) 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?

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

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

8) 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?

9) 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?

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

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

12) Kılavuzluk hizmetinin 20 yıllık bir imtiyazı, Kanun ile değil de Yönetmelik ile yapılması mer'i mevzuata uygun mudur?

13) Yönetmelik maddelerinin Yönetmelik değişikliği ile değiştirilmeyip, Genelge ile hukuksuz bir şekilde değiştirilmesinin nedeni nedir?

10417

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