

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

(Danıştay'ın Kararları Üzerine Verilen)
REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : D4/1/Ş.K.-00/2 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 11-32/676-212
Karar Tarihi : 26.05.2011

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10 **Başkan** : Prof.Dr. Nurettin KALDIRIMCI
Üyeler : Doç.Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE, Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY, Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR

B. RAPORTÖRLER : Murat AYBER, Ali Fuat KOÇ, Mustafa Okan ALPAY

C. ŞİKÂYET EDEN : - Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş.
Temsilcileri: Av. Dr. Yahya ZABUNOĞLU,
Av. Metin KAYAÇAĞLAYAN
Ziaur Rahman Cad., No: 23/4 Çankaya/Ankara

D. HAKKINDA SORUŞTURMA

20 **YAPILANLAR** : - Deniz Kılavuzluk A.Ş.
Çayıryolu Sok. Üçgen Plaza No:7 Kat: 13 İçerenköy-
Kadıköy/ İstanbul
- Med Marine Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri
İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Ömer Avni Mah. İnebolu Sok. No:21, 34427, Setüstü-
Kabataş/ İstanbul

30 **E. DOSYA KONUSU:** Deniz Kılavuzluk A.Ş. ve Med-Marine Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'u ihlal ettikleri iddiasına ilişkin yapılan önaraştırma sonucunda verilen 28.11.2000 tarih ve 00-47/495-270 sayılı Rekabet Kurulu kararının Danıştay tarafından iptali üzerine ilgili dosyanın yeniden değerlendirilmesi.

F. İDDİALARIN ÖZETİ: Başvuruda özetle;

Med-Marine tarafından ***İzmit Körfezi coğrafi pazarındaki hâkim durumun diğer coğrafi pazarlarda rekabeti bozacak şekilde kötüye kullanılması*** eyleminin icra edildiği;

40 Dekaş tarafından da, ***Dekaş mensubu olmayan kılavuz kaptanlara staj yaptırılmaması; Dekaş ortağı olan kaptanlara şirketten ayrılmaları halinde tazminat ödeneceği hükmü içeren sözleşmeler imzalatılması; İzmit Körfezi coğrafi pazarındaki hâkim durumun diğer coğrafi pazarlarda rekabeti bozacak şekilde kötüye kullanılması*** yollarıyla hâkim durumun kötüye kullanıldığı iddia edilmiştir.

G. DOSYA EVRELERİ:

00-47/495-270 sayılı Rekabet Kurulu Kararı:

28.11.2000 tarihli mezkûr Karar'da römorkörcülük ve kılavuzluk hizmetleri piyasasında Rekabetin Korunması Hakkında Kanun hükümlerince soruşturma açılmasına gerek olmadığı sonucuna oy çokluğu ile ulaşılmıştır. Söz konusu Kurul

11-32/676-212

50 kararı üzerine şikâyetçiler tarafından yargı yoluna başvurulmuş; Kurul kararının iptali istemiyle açılan davada, Danıştay 10. Dairesinde 18.05.2004 tarihli 2002/3757 E., 2004/4911 K. sayılı karar ile davanın reddine karar verilmiştir. Danıştay 10. dairesi kararının davacı vekili tarafından temyizi üzerine, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 03.05.2007 tarih ve 2004/2375 E., 2007/856 K. sayılı kararı ile Danıştay 10. Dairesinin bahse konu kararının bozulmasına karar verilmiştir. Bozma kararı üzerine Kurum tarafından karar düzeltme yoluna başvurulmuş, ancak karar düzeltme talebi Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 28.01.2010 tarih ve 2007/2874 E. ve 2010/124 K. sayılı kararı ile reddedilmiştir.

60 Kurum kayıtlarına 07.04.2010 tarih, 2923 sayı ile intikal eden Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ile Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.S. adına Av. Dr. Yahya ZABUNOGLU ve Av. Metin KAYAÇAGLAYAN tarafından yapılan başvuruda özetle, Deniz Kılavuzluk A.Ş. ve Med Marine Denizcilik Römorkaj ve Eskort Hizmetleri Ticaret Ltd. Şti. hakkında 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası ile soruşturma açılması istenmiştir.

Danıştay İdari Dava Daireleri'nin 2007/2874 Esas ve 2010/124 Karar Sayılı Kararı:

Rekabet Kurumu Başkanlığı'nın "Karar Düzeltme" isteminin oyçokluğuyla reddedildiği mezkûr Karar ile Danıştay İdari Dava Daireleri Genel Kurulu'nun 2004/2375 (Esas) sayılı Kararı onanmış olmaktadır. 2004/2375 (Esas) sayılı Karar'da bozma nedeni olarak özetle;

- 70
- *"Bu duruma göre rekabet hukuku ilkelerine aykırı olduğu öne sürülen tazminat sözleşmesinin gerçekten mevcut olup olmadığının anlaşılması için açılacak soruşturma kapsamında ilgili kılavuz kaptanların ifadelerine başvurulması gerektiği kuşkusuzdur."*
 - *"... staj başvurusunda buldukları ileri sürülen 5 kaptanın ifadelerinin alınması ve staj başvurusu yaptıklarına ilişkin belgeleri sunmalarının ilgililerden istenmesi ve tanık göstermeleri halinde tanıkların dinlenmesinin açılacak bir soruşturma kapsamında gerçekleşebileceği konusunda duraksamaya yer yoktur."*
 - *"... Med-Marine'nin Eksay A.Ş.'nden bu limanda kendisi ile çalışmasını talep ettiği, aksi halde İzmit Körfezindeki faaliyetlerini güçleştireceği gibi bir sonuç çıktığı, bu durumun 4054 sayılı Yasanın 6. maddesi (b) bendine aykırı olarak belli bir coğrafi pazarda elde edilen ticari avantajın bir başka coğrafi pazardaki rekabet koşullarını bozacak şekilde kötüye kullanması eyleminin gerçekleştiğini gösterdiği ..."*
- 80

ifadelerine yer verilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun 22.04.2010 tarih ve 10-33/513-M sayılı Kararı:

12.04.2010 Tarihli Bilgi Notu'nun görüşüldüğü oturumda alınan 22.04.2010 tarih ve 10-33/513-M sayılı Karar 07.05.2010 tarihinde -yasal süresi zarfında- Soruşturma taraflarına tebliğ edilmiştir.

90 Karar doğrultusunda 25.05.2010 tarihinde Dekaş kısa unvanlı teşebbüs nezdinde, 26.05.2010 tarihinde de Med-Marine kısa unvanlı teşebbüs nezdinde yerinde incelemeler icra edilmiştir.

27.05.2010 tarihinde şikâyetçi Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. İcra Kurulu Başkanı Recep Düzgüt ile temsilcisi Avukat Metin Kayaçağlayan'ın da bulunduğu bir toplantı gerçekleştirilmiştir.

11-32/676-212

Akabinde, Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. vekili Av. Metin Kayaçağlayan imzalı dilekçe 02.07.2010 tarih ve 5137 kayıt numarası ile Rekabet Kurumu'na intikal edip Soruşturma Heyetine havale edilmiştir. Mezkûr dilekçede Sonuç başlığı altında yer verilen istemler aşağıdaki gibidir:

- 100 • Müşterek Teşebbüsün, pazara giriş engeli oluşturmak amacıyla yasal zorunluluk olan staj yapması gereken kaptanlara staj yaptırmama ve gereksiniminden fazla kılavuz kaptan istihdam ederek potansiyel rekabeti engelleme eylemlerinde bulunmak suretiyle 4054 sayılı Yasanın 6 (a) maddesini ihlal ettiği için cezalandırılması;
- Müşterek Teşebbüsün, ehliyet sahibi kılavuz kaptanların bir başka şirket bünyesinde hizmet sunmalarının önüne geçmek üzere (...) 250 bin Amerikan Doları tutarında cezai şart öngören taahhütnameler alması, böylece potansiyel rakiplerin olası faaliyetlerini önleyerek hâkim durumu kötüye kullanması nedeniyle cezalandırılması;
- 110 • Müşterek Teşebbüsün belirli coğrafi pazarda elde etmiş olduğu ticari avantajı başka bir coğrafi pazardaki rekabeti bozacak şekilde kötüye kullanması nedeniyle 4054 sayılı Yasanın 6 (d) maddesini ihlal ettiği için cezalandırılması;
- Anayasa'nın 167. maddesine aykırı bir yaklaşımın ürünü olan Kılavuzluk ve Römorkaj hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik uyarınca tesis edilen işlemlerin iptali istemiyle açılan davalar iptal kararı ile sonuçlandığından faaliyetleri kanuni dayanağını yitiren Müşterek Teşebbüsün cezalandırılması;
- Müşterek Teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin birinci fıkrası ile yasaklanan "Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması" eylemini gerçekleştirdiğine dair kuvvetli kanıtlar olduğundan, Soruşturma dâhilinde incelenmesine ve 4054 sayılı Kanun hükümlerince yaptırıma tabi tutulması.

120 Soruşturma safhasının ilerleyen dönemlerinde Soruşturma taraflarının en büyük beşer müşterilerinden bir bölümü, rakipleri, staj yaptırılmadığı öne sürülen kılavuz kaptanlar ve T.C. Denizcilik Müsteşarlığı yetkilileri ile muhtelif tarihlerde görüşmeler ve/veya Rekabet Kurumu 4. Daire Başkanlığı yoluyla bilgi isteme amaçlı yazışmalar yapılmıştır.

H. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: İlgili raporda özetle;

- 130 • Med Marine Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (Med-Marine) tarafından İzmit Körfezindeki hâkim durumun başka bir coğrafi pazarda kötüye kullanıldığına dair bir delil bulunamadığından 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğinden ötürü cezalandırılmasına yer olmadığı;
- Deniz Kılavuzluk Anonim Şirketi'nin Rekabet Kurulu tarafından alınan kararın ertesinde ve çok kısa bir süre içerisinde aday kılavuz kaptanlara staj yaptıracağına duyurduğunu gösteren yazıları tevsik etmesi nedeniyle "kılavuz kaptan adaylarına staj yaptırmamak suretiyle hâkim durumu kötüye kullandığı" içeriğinde bir ihlalden ötürü cezalandırılmasına yer olmadığı;
- 140 • Deniz Kılavuzluk Anonim Şirketi tarafından Dekaş'ın kuruluşuna iştirak eden kılavuz kaptanlara cezai müeyyide öngören senet imzalatıldığına bu aşamada kanıtlanamayacağı, bununla birlikte imzalatıldı ise dahi bunların işleme konmadığı, ayrıca Şirketten ayrılmayı cezalandırma gayesiyle Ana Sözleşmeye sonradan dâhil edilen 22. maddenin terkin edildiği ve bu eylemlerinden ötürü cezalandırılmasına gerek görülmediği;

11-32/676-212

- Deniz Kılavuzluk Anonim Şirketi tarafından İzmit Körfezindeki hâkim durumun başka coğrafi pazarlarda kötüye kullanıldığına ilişkin bir emare bulunmadığı;
- İzin süreleri dolacak bölgelerde ilgili hizmetleri sunacak teşkilatların belirlenmesi ve izinlerin dayanacağı ikincil mevzuatın hazırlanması öncesinde ve esnasında Rekabet Kurumu görüşünün alınması doğrultusunda T.C. Denizcilik Müsteşarlığı'na bilgi verilmesinin yerinde olacağı

ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

150 I.1. İLGİLİ PAZAR

I.1.1. İlgili Hizmetlere İlişkin Temel Bilgiler:

Kılavuz kaptanlık, diğer deyişle pilotaj, belirli bir su yolunu, kanalı, liman bölgesini ya da körfez benzeri coğrafi bölgeleri en iyi tanıyan kaptan unvanını haiz profesyonel şahısların bu coğrafi bölgeye girecek/çıkacak gemilerin kaptanına eşlik ederek geminin güvenli bir şekilde seyrini sağlaması işidir.

160 Türkiye coğrafyası söz konusu olduğunda; İstanbul ve Çanakkale boğazlarında kılavuzluk Montrö Boğazlar Antlaşmasına göre isteğe bağlı olmakla birlikte, diğer tüm liman bölgelerinde belirli bir tonajın üzerindeki gemiler için zorunludur. Genel kabul gören anlayışa göre pilotaj hizmetinden gemi donatan değil bütün kamu yarar görmektedir. Açık bir anlatımla, bölgeyi iyi tanımayan bir kaptanın dâhil olacağı olası bir kazada sadece gemi ve taşıdığı yolcu/emtia değil, geniş bir coğrafyada mukim kişiler ile liman da zarar görebilecektir. Hatta geminin ve emtianın hasarının muhtemelen sigorta şirketince karşılanacağı varsayıldığında, hizmetin gemi ya da donatan tarafından değil can, mal ve çevre güvenliği nedeniyle toplum tarafından kullanıldığını öne sürmek yanlış olmayacaktır. Kılavuz kaptanlık ile ilgili bütün yasal çerçeve bu anlayışa göre şekillendirilmiştir. Kısıtlı birkaç örnek dışında pilotaj hizmetleri başka Dünya ülkelerinde de münhasıran sunulmaktadır. Sıklıkla karşılaşılan durum, pilotaj teşkilatının bu meslek mensuplarının kurduğu bir yapılanma olmasıdır. Kılavuzluk hizmetlerinin münhasıran Türkiye Denizcilik İşletmeleri ve T.C. Devlet Demir Yolları tarafından sunulduğu dönemden serbestleşmeye geçişte yasal düzenlemenin oluşumu ticari gelişmeyi aynı hızda takip edememiştir. Bu halde, Dekaş Türk Ticaret Kanunu ve diğer hukuk normları çerçevesinde hareket etmekle birlikte fiili bir durum yaratarak kılavuz kaptanlık mesleği mensubu gerçek kişilerin iştirakini öngören bir anonim şirket kurarak rakip bir oluşumu fiilen olanaksız kılmıştır. Diğer yandan profesyonel hizmetlerin birçoğunda ticari birimlerin o mesleğin profesyonelleri tarafından kurulması ve yönetilmesinin kanunla zorunlu kılındığına rastlanmaktadır¹.

180 Römorkaj hizmetleri her meslek gibi profesyonel birikim ve deneyim gerektirse dahi ilke olarak donanım ve işgücü ağırlıklı bir hizmet alanı olarak kabul edilmektedir. Bu niteliğiyle pilotaj hizmetinden ayrılan römorkörcülük hizmetinin "profesyonel meslek" kabul edilmesi olası görülmemektedir. Ağırlıklı olarak savunulan görüş, römorkörcülük piyasasının rekabete açılması önünde güvenliği tehdit eden bir teknik engel bulunmadığı doğrultusundadır. Buna karşılık oldukça yüksek miktarda yatırım ve işletme maliyeti gerektiren hizmetin cirosu yüksek olmayan bölgelerde rekabete açılması halinde finansal gücü yüksek olmayan teşebbüsün piyasadan çıkarak yeniden monopol koşullarının oluşacağı açıktır. Buna göre ilgili hizmetin rekabete

¹ 1136 sayılı Avukatlık Kanunu, 6235 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu ve sair Kanunlarda, belirli profesyonel meslekleri icra eden ticari kuruluşların o meslek erbabı olan kişilerce kurulup yönetileceğine ilişkin hükümler mevcuttur.

açılmasının tam anlamıyla bir serbestleştirmeden ziyade “regülasyon”, düzenleme odaklı bir işlem yoluyla olması gerekmektedir.

190 **I.2. GENEL DEĞERLENDİRME VE HUKUKİ DAYANAK**

I.2.1. Aday Kılavuz Kaptanlara Staj Yaptırmama:

24.10.2000 tarih ve D4/2/ŞK.-00/6 sayılı Öneri raporu “Dekaş’ın kılavuz kaptanlık hizmeti sunmak isteyen kaptanlara staj yaptırmadığı” iddialarına değinilerek bu iddiaya yönelik delillerin sağlanabilmesi için konunun açılacak soruşturmada incelenmesinde yarar olacağı belirtilmiştir. Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. vekili tarafından gönderilen ve Kurum kayıtlarına 02.07.2010 tarih ve 5137 sayı ile intikal eden yazıda da; Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. tarafından 4.7.2000 tarihinde yapılan şikayet başvurusunda konuya ilişkin olarak ilgili mevzuat uyarınca İzmit limanı için yeterlilik belgesi alınabilmesinin mevcut kılavuz kaptanlık müessesesi gözetiminde staj zorunluluğu getirilmesi nedeniyle şikayete konu müşterek teşebbüs haricinde kılavuz kaptan yetiştirilmesinin fiilen imkansız olduğu belirtilerek, söz konusu müşterek teşebbüsün yeni kılavuz kaptan yetişmesini engellemek suretiyle, pazara giriş engeli oluşturmak amacıyla yasal zorunluluk olan staj yapması gereken kaptanlara staj yaptırmama suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı ve 4054 sayılı yasanın 6 (a) maddesini ihlal ettiği iddialarına yer verildiği ifade edilmiştir.

2002/3757 E. Ve 2004/4911 Karar No’lu Danıştay 10. dairesi kararında konuya ilişkin olarak aşağıdaki ifadeler yer almıştır:

“Davacıların, Dekaş’ın yasal zorunluluk olan staj yapması gereken kaptanlara staj yaptırmama yönündeki iddiasına gelince;

210 *Bu iddia ile ilgili olarak TCDD Limanlar Dairesi Başkan Yardımcısı ile yapılan görüşmede, İzmit Körfezi Derince Limanında da faaliyet gösterdikleri belirtildikten sonra kılavuz kaptan hizmeti sunarken karşılaşılan güçlüklerin neler olduğu sorusuna cevaben, Dekaş’ı doğrudan muhatap almadıklarını, yazışmaların Denizcilik Müsteşarlığı ile yapıldığını, Kılavuz kaptan ehliyeti almak isteyen kaptanlara Dekaş’ın staj yaptırmadığının anlaşıldığı, hatta bunun sonucu olarak, Ergün Atakan adlı kaptanın başvuruda bulunan 3 kaptana staj yaptırıldığı ifade edilmiştir.*

220 *Bu çerçevede, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının TCDD Genel Müdürlüğü ile 19.1.2000, 11.2.2000 ve 8.3.2000 tarihlerinde yapmış olduğu yazışmalarda, Dekaş’ın kaptanlara staj yaptırmadığı yönünde bir tespiti bulunmamaktadır. 11.2.2000 tarihli yazıda, TCDD Genel Müdürlüğü bünyesinde istihdam edilecek stajyer kılavuz kaptanların stajlarının Dekaş-Med Marine Konsorsiyumu tarafından yaptırılması uygun görülmüş olup, anılan yazının aksini ortaya koyacak herhangi bir bilgi ve belge de bulunmamaktadır.”*

Yukarıda yer verilen Danıştay 10. dairesi kararının bozulduğu Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 2004/2375 E. Ve 2007/856 Karar Numara’lı kararında ise konuya ilişkin olarak aşağıdaki ifadeler yer almıştır:

“ ...

230 *Bu bağlamda, önaraştırma sonucunda rekabet kurallarını ihlal eden eylem, karar ve anlaşmaların söz konusu olmadığına hiç bir kuşkuyla yer bırakmayacak şekilde ortaya çıkması halinde Kurulca soruşturma açılmamasına karar verileceği, ancak önaraştırma sonucu elde edilen bilgi ve delillerin bu sonuca ulaşmaya elverişli olmaması veya yetersizliği halinde ise*

soruşturma açılmasına karar verilmesi gerektiği konusunda duraksamaya yer yoktur.

Başka bir anlatımla, ihbar ve şikayet başvurularında ileri sürülen iddia ve deliller ile re'sen araştırma sonucunda elde edilen bilgi ve bulguların noksan olduğu ve dolayısıyla önaraştırmaya konu edilen olayın soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı yönünde kesin bir kanaate ulaşmaya yetecek ölçüde aydınlatılmadığı hallerde Kurulca soruşturma açılmasına karar verilerek 4054 sayılı Yasanın 43. ve devamı maddelerinde düzenlenen idari usulün uygulanması sonucunda yapılacak değerlendirmenin 48.maddede öngörülen nihai kararlarla sonuçlandırılması gerekir.

Aksi takdirde rekabet kurallarının ihlal edildiğine ilişkin iddialar açıklığa kavuşmadan soruşturma açılmaması yönünde alınan kararın rekabetin korunması amacına hizmet etmeyeceği kuşkusuzdur.

...

Yukarıda yer verilen Yüksek Mahkeme kararı doğrultusunda işbu soruşturma sürecinde "Dekaş'ın kılavuz kaptanlık hizmeti sunmak isteyen kaptanlara staj yaptırmadığı" yönündeki iddia incelenerek 4054 sayılı kanun çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Dekaş tarafından hazırlanan ve Kurum kayıtlarına 07.06.2010 tarih ve 4453 sayı ile intikal eden ilk yazılı savunmada konuya ilişkin olarak şu açıklamalara yer verilmiştir:

Dekaş tarafından 28 Kasım 2006 tarihli "Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik"te kılavuz kaptanların staj yapmalarına ilişkin usul ve esasların düzenlendiği belirtilerek, soruşturma konusu iddiaların TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü'nün tasarruflarından kaynaklandığının değerlendirildiği belirtilerek bir kamu kurumu olarak kendisine mevzuatla tanınan tekel hakkına binaen ve bu sınırlar dâhilinde İzmit limanından ayrı bir hukuki statüsü olan Derince limanında münhasıran kılavuzluk ve römorkaj faaliyetlerini yerine getirdiği ifade edilmiştir. Ayrıca Dekaş – Med Marine konsorsiyumunun İzmit limanında yetkili teşkilat sıfatıyla kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini yerine getireceği denizalanı sınırlarının Derince limanını kapsamadığı, İzmit limanı ve TCDD Derince limanı sınırlarının birbirinden ayrı olduğu ve iki ayrı pazar olduğu iddia edilmiştir.

"Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmeliğin 8. maddesinin 2. bendinin a fıkrası şu şekildedir:

"a) Kılavuz kaptan adayları; kılavuz kaptanlık temel eğitimi başarı belgesi ve yetkili kılavuzluk teşkilatında aday kılavuz kaptan olarak istihdam edildiğini gösterir bir belge ile birlikte görevbaşı eğitimine başlamak için dilekçe yoluyla ilgili liman başkanlığına başvurur. Liman başkanlığı bu Yönetmeliğin Ek-3'ünde yer alan görevbaşı eğitimi hizmet defterini düzenleyerek onaylar ve görevbaşı eğitiminin başlatılması için bir yazı ekinde yetkili kılavuzluk teşkilatına gönderir. Kılavuzluk teşkilatı, kendilerine gönderilen stajyeri en geç otuz gün içinde görevbaşı eğitimine başlatarak, bu eğitimin başladığı tarihi liman başkanlığına bildirir. Görevbaşı eğitimi süresince, stajyer kılavuz kaptanların çalışma ve sosyal güvenlik mevzuatından kaynaklanan hakları, kendilerini istihdam eden yetkili kılavuzluk teşkilatının sorumluluğundadır."

Dekaş ilk yazılı savunmasında ayrıca, Yönetmelik hükümleri gereği ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu kapsamında gemi adamı olan kılavuz kaptanların kılavuz kaptan adayı olarak staj yaptırılabilmesi için yetkili kılavuzluk teşkilatında aday kılavuz kaptan olarak istihdam edilmesi gerektiğini ve kılavuz kaptan adayının çalışma ve sosyal güvenlik mevzuatından kaynaklanan ücret, sosyal güvenlik primi ödemeleri,

11-32/676-212

barınma, iş kazaları ve her türlü sorumluluğun kılavuzluk teşkilatına yüklenmekte olduğunu vurgulamıştır. Diğer yandan savunmada kılavuz kaptanların görevlerini yerine getirirken çeşitli tehlikelere maruz kaldığı açıklanarak, geçmişte düşerek ölme ve hayati tehlike geçirme vakalarının yaşandığına dikkat çekilmiştir. Yine de Dekaş tarafından, TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü'nün ve Denizcilik Müsteşarlığının talebi doğrultusunda, hukuki olarak tartışılabilir staj yaptırma talebinin kamu menfaatleri dikkate alınarak yerine getirildiği ifade edilmiştir. Buna karşın TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü tarafından Dekaş'a bağlı kılavuz kaptan adaylarının Derince Limanında staj yapmalarına ilişkin başvurunun 31.12.1997 tarih ve 23217 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Kılavuz kaptanların Yeterlilikleri hakkındaki yönetmeliğin 7. maddesinin 1. bendinin a fıkrası hükmü doğrultusunda söz konusu stajyer kılavuz kaptanların "TCDD Derince Liman İşletmesi elamanları" olmadığı gerekçe gösterilerek staj yaptırılmasının uygun görülmediğine ilişkin 28.07.2000 tarihli yazının taraflarına gönderildiği yine ilk savunma metninde belirtilmiştir.

Kurum kayıtlarına 10.02.2011 tarih ve 1111 sayı ile intikal eden Dekaş yazısının ekinde yer alan 13.09.2000 tarihli Dekaş tarafından İzmit Liman Başkanlığına yazılan yazıda TCDD de görevli iki adet Derince Limanı kılavuz kaptanlarının İzmit Liman Kılavuzu stajına başlayabileceklerinin bildirildiği görülmüştür.

Özetle konuya ilişkin olarak Dekaş'ın ilk yazılı savunmasında, yetkili teşkilatın kendi yetki alanları dışında yer alan bir deniz alanında veya kendi bünyesinde istihdam etmediği stajyerlere staj yaptırabilmesinin hukuken ve fiilen mümkün olmamasına rağmen TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü'nün ve Denizcilik Müsteşarlığının talebi doğrultusunda müracaat eden kılavuz kaptanlara staj yaptırıldığı ve Dekaş mensubu olmayan kılavuz kaptanlara staj yaptırılmaması gibi bir durumun söz konusu olmadığı belirtilmiştir.

Diğer yandan DEKAŞ yetkililerinin konuya ilişkin olarak aktardığı aşağıdaki ifadeler 25.05.2010 tarihinde düzenlenen tutanakta yer almıştır:

"1998 yılından itibaren geçerli düzenlemeye göre kılavuz kaptan önce istihdam edilir, sigorta sair işlemleri tamamlanır, ardından staj yaptırılır.... Bireysel müracatta bulunup kılavuz kaptan olmak bu çerçevede mümkün değildir..."

...TCDD'nin işe aldığı 5 kılavuz kaptan bizim staj yaptırmamız konusunda ciddi soru işaretleri vardı. Söz gelişi bir iş kazası olması durumunda DEKAŞ çalışanı olmayan bu kaptanların durumu ne olacak idi? Sonuçta bizim sunduğumuz hizmet riskli bir hizmettir ve can kaybı dahil olmak üzere muhtelif riskler içermektedir. Kaldı ki Denizcilik Müsteşarlığı talebi yerine getirilerek bu olumsuz koşullara karşın anılan 5 kaptana sonunda Şirketimiz tarafından staj yaptırılmıştır."

Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde "DeKaş'ın kılavuz kaptanlık hizmeti sunmak isteyen kaptanlara staj yaptırmadığı" iddiasının değerlendirilmesi için öncelikle Dekaş tarafından isteklilere staj yaptırılmasının reddinin 4054 sayılı Kanun çerçevesinde bir rekabet ihlali oluşturup oluşturmayacağına incelenmesi gerekmiştir. Dekaş'ın ilk yazılı savunmasında da belirttiği üzere mevcut mevzuatta kaptanlara kılavuz kaptan adayı olarak staj yaptırılabilmesi için yetkili kılavuzluk teşkilatında aday kılavuz kaptan olarak istihdam edilmesi ve söz konusu istihdamdan kaynaklanan gerekli yükümlülüklerin yetkili kılavuzluk teşkilatı tarafından üstlenilmesi ve yerine getirilmesi gerekmektedir. Öte yandan TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü tarafından Dekaş'ın stajyer kılavuz kaptanların "TCDD Derince Liman İşletmesi elamanları" olmadığı gerekçe gösterilerek staj yaptırılmasının uygun görülmediğine ilişkin 28.07.2000 tarihli yazısından o dönemde de benzer hükümlerin geçerli olduğu

11-32/676-212

görülmüştür. Aday kılavuz kaptanlar için dahi söz konusu işin hayati riskler taşıdığı hususunu da geçmiş tecrübeler açıkça ortaya koymaktadır. Bu noktada; yapılan stajın sadece o liman için geçerli olduğu, bilfiil çalışılmadığı halde ehliyetin iptal edileceği belirtilmelidir. Bir limanda staj yapan bir kaptan, başka bir limanda staj yapmadan kılavuz kaptan olarak çalışmamaktadır. Diğer yandan söz konusu limanda kılavuzluk hizmetlerinin münhasıran sunulduğu dikkate alındığında, yetkili kılavuzluk teşkilatının kendi bünyesinde çalıştırmayı düşünmediği kişilere staj yaptırmasının, staj yapan kişiler açısından da bir anlam taşımayacağı açıktır. Nitekim yürürlükteki düzenleme gereği iki yıl içerisinde görevbaşı eğitime başlamayan stajyer kılavuz kaptan adayının bu eğitimi geçersiz hale gelmektedir. Dolayısıyla fiili olarak çalışma ihtimali bulunmayan kişilere staj yaptırılması yükümlülüğü getirmek anlamlı olmayacaktır. Yukarıdaki veriler ışığında, başvuruda bulunanlara kılavuz kaptan stajı yaptırmamak yoluyla hâkim durumun kötüye kullanıldığı doğrultusundaki iddianın reddedilmesi gerektiği düşünülmüştür.

Diğer yandan Dekaş-Med Marine konsorsiyumunun kılavuzluk teşkilatı izninin sona ereceği 2016 yılı sonrasında, kılavuzluk teşkilatı izninin devri ve ilgili pazarda faaliyet gösterecek yeni teşkilatın belirlenmesi aşamasında, İzmit limanı kılavuz kaptan ehliyeti bulunduran kaptanları istihdam etme veya söz konusu limanda staj yaptırabilme konularının, sağlıklı bir “pazar için rekabetin” oluşabilmesinin önünde engeller oluşturacağı açıktır. Bununla ilgili olarak, yetkili otorite olan TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının gerekli düzenlemeleri 2016 yılından daha önce tamamlaması gerekmektedir.

I.2.2. Cezai Şart Öngören Taahhütnameler:

Dekaş haricindeki teşkilatlarda çalışan kılavuz kaptanlardan bir bölümü ile yapılan görüşmelerden anlaşıldığı üzere günümüze kadar yasal takibe alınan herhangi bir kıymetli evrak yoktur. Varlığı öne sürülen senetler –var idi ise dahi- 1996 yılında imzalanmış olmalıdır ki bu koşullarda raportörlerin görüşünü aldıkları kılavuz kaptanların “böyle bir senet imzaladıklarını hatırlamadıkları” şeklinde özetlenecek ifadeleri gerçekçi görülmektedir. Raportörler tarafından en fazla itibar edilen ifadeye göre; *Dekaş'ın kuruluşu esnasında cezai şart öngören taahhütnameler imzalatılmış ancak bir toplantı esnasında dönemin Yönetim Kurulu Üyesine bu taahhütnamelerin niçin icra takibine konu edilmediği sorusu yöneltildiğinde taahhütnamelerin kaybedildiği* yanıtı alınmıştır.

Buna karşılık; Dekaş tarafından Şirket Ana Sözleşmesine bir madde eklenmek suretiyle başka teşkilatlara geçen kılavuz kaptanlara yaptırım uygulanması tasarlanmıştır. Bu gaye ile ana sözleşmeye eklenen 22. madde yargıya taşınmış; Kadıköy 4. Asliye Ticaret Mahkemesinin 24.01.2008 tarih, 2007/890 E 2008/9 K sayılı Kararı yargı süreci tamamlanarak kesinlik kazanmıştır. 29.04.2010 tarihinde Deniz Kılavuzluk A.Ş. Yönetim Kurulu tarafından 341 numaralı karar ile 08.11.2004 tarihli Olağanüstü Genel Kurul Toplantısında alınan “Ortakların Sorumluluğu” başlıklı 22. maddenin² ilave edilmesi ile ilgili Genel Kurul Kararının mezkûr Mahkeme kararının infazı amacıyla Ana Sözleşmeden çıkarılarak sicilden terkinine karar

² Eklenen 22. madde: “Şirket ortakları münhasıran kılavuz kaptan olmaları dikkate alınarak şirketle kılavuzluk konusunda rekabet halindeki diğer şirketlerde çalışamaz ortak olamaz ve şirket aleyhine faaliyette bulunamazlar. Böyle bir durumun varlığı halinde ortak hakkında sır saklama yükümlülüğüne aykırı davranıştan ceza davası açılabilir gibi ayrıca rekabet etmeme yasağına aykırı davranış nedeni ile verdikleri zararı tazmin etmekle mükellefler bu tür ortak şirket tüzel kişiliğine 250.000 Amerikan dolarını cezai şart olarak öder. Bu maddeye aykırı davranışı sabit görülen ortak cezai şart ödemesinden başka ayrıca şirketin uğrayacağı maddi zararlarla birlikte Türk Ticaret Kanunu hükümleri ve Borçlar Kanunu hükümleri çerçevesinde yasal yaptırımlara maruz bırakılır.”

11-32/676-212

verilmiştir. Dekaş tarafından 01.11.2004 tarihli genel kurulun gündeminin 4. maddesiyle alınan kararların iptaline karar verildiği, anılan teşebbüsün talebi doğrultusunda 07 Mayıs 2010 tarih ve 7559 sayılı Türkiye Ticaret Sicili Gazetesinde yayımlanmıştır. Bu sürecin tamamlanması ile birlikte, paydaşların başka bir şirkette çalışmaları önünde Dekaş ana sözleşmesinden kaynaklanan bir engel kalmamıştır.

I.2.3. Bir Coğrafi Pazardaki Ticari Avantajın Bir Diğer Coğrafi Pazarda Kötüye Kullanımı

Dekaş ve Med Marine tarafından, 00-47/495-270 sayılı Kararın alındığı tarihte İzmit Körfezindeki hâkim durum kullanılarak İskenderun Körfezinde ticari avantaj elde edilmeye çalışılmış olması “mümkün” ise de işbu Soruşturmanın başladığı ve tamamlandığı tarihler itibarıyla İskenderun Körfezi coğrafi pazarındaki ticari koşullar nedeniyle aynı içerikte bir suiistimal olması mümkün değildir. Nitekim Med Marine tarafından hizmet sunulan limanlar ile başkaca teşkilatlar tarafından hizmet sunulan limanlar farklı yükleri elleçlemektedir. Mezkûr Öneri Raporunun hazırlandığı tarihte teknik olarak mümkün olabilecek iddia konusunun hâlihazırda ihtimal dâhilinde olmadığı konusuna Med-Marine birinci yazılı savunmasında da değinmiştir.

Üçüncü taraflardan alınan ve teyit edilen bilgilere göre başta Mersin limanı (Mersin International Port, MIP) olmak üzere çok sayıda işlek limanda ilgili hizmetler ihale açılmak suretiyle rekabet tesis edilerek icra edilmektedir. İhalelerin rekabetçi ortamda gerçekleştiği ve Soruşturma tarafları dışındaki teşkilatların da bazı ihaleleri kazandıkları ifade edilmektedir. Her liman bölgesinde farklılık arz etmek üzere, rekabetçi piyasa fiyatı tarife bedelinin altında oluşmaktadır.

I.3. HAKKINDA SORUŞTURMA AÇILAN TEŞEBBÜSLERİN SAVUNMALARI

Dekaş adına Orhan Can Kumralbaş ve Aykut Erol imzalarını içeren birinci yazılı savunma 07.06.2010 tarih ve 4453 sayıyla, Med Marine adına birinci yazılı savunma 07.06.2010 tarihinde 4454 sayıyla, her ikisi de yasal sürelerinde Kurum kayıtlarına girmiştir. Soruşturma açıldığı yönündeki tebligata yanıt olarak intikal ettirilen yazılı savunmalarda yer alan hususlar ana hatlarıyla şu şekilde özetlenebilir:

I.3.1 Deniz Kılavuzluk A.Ş.

“TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü, bir kamu kurumu olarak, kendisine Devlet tarafından mevzuatla tanınan tekel hakkına binaen ve tekel hakkı sınırları dahilinde, İzmit limanından ayrı bir hukuki statüsü olan Derince Limanı'nda münhasıran kılavuzluk ve römorkaj faaliyetlerini yerine getirmektedir. Bir başka deyişle, müşterek teşebbüs olarak Dekaş-Med Marine'in İzmit Limanında yetkili teşkilat sıfatıyla kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini münhasıran yerine getireceği deniz alanı sınırları Derince limanını kapsamamaktadır. TCDD'nin söz konusu hizmetler bakımından yetki sahası da sahip olduğu tekel hakkı bağlamında sadece Derince Limanı sınırlarıdır. Netice itibarıyla, 1998 öncesinde ve bugün halen geçerli mevzuat uyarınca İzmit Limanı ile TCDD Derince Limanı'nın sınırları birbirinden ayrıdır ve kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin yerine getirilmesi kapsamında rekabet hukuku ilkeleri uyarınca da her iki liman da birbirinden tamamen bağımsız iki ayrı pazar oluşturmaktadır.

TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğünde hizmet vermek üzere yetiştirilmesi gereken kılavuz kaptan adayına Müşterek Teşebbüsümüz tarafından staj yaptırılmamış olduğu iddiası üzerine şunlar söylenebilir:

TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü bir dönem kılavuz kaptansız kalmış ve Denizcilik Müsteşarlığı da kamusal güvenlik nedeniyle, Derince Limanının sınırdaşı olarak İzmit Limanında hizmet vermekte bulunan şirketimizden yardım istemiştir. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu gereğince gemiadamı olan kılavuz kaptanların, kılavuz kaptan

11-32/676-212

adayı olarak staj yaptırılabilmesi için yetkili kılavuzluk teşkilatında aday kılavuz kaptan olarak istihdam edilmesi gerektiği ve ayrıca kılavuz kaptanlarla birlikte gemilere giderek staj yapan kılavuz kaptanlar iş gereği bazı tehlikelerle karşı karşıya olduğu halde, şirketimiz tarafından TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü'nün ve Denizcilik Müsteşarlığının talebi doğrultusunda hukuki olarak tartışılacak staj yaptırma talebi, kamu menfaatleri dikkate alınarak, yerine getirilmiştir.

Şirketimizin kılavuz kaptan adaylarına Derince Limanı'nda staj yapmaları için TCDD Derince Liman İşletme Müdürlüğü'ne yapmış olduğumuz başvuru, 31.12.1997 tarih 23217 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri Hakkındaki Yönetmeliğin 7. Maddesinin 1. Bendinin a fıkrası hükmü doğrultusunda, stajyer kılavuz kaptanların "TCDD Derince Liman İşletmesi elemanları olmadığı" gerekçe gösterilerek, staj yaptırılmalarının uygun görülmediği bildirilmiştir.

Sonuç olarak, açıklanan nedenlerle, DEKAŞ'ın mensubu olmayan kılavuz kaptanlara staj yaptırmaması gibi bir durum söz konusu olmamıştır.

Şirketimiz ortağı olan ve hizmet akdi kapsamında görev alan kılavuz kaptanlarla ilgili 3 adet örnek hizmet sözleşmesi tarafınıza sunulmuştur. Anılan sözleşmelerin incelenmesi durumunda kılavuz kaptanlara şirketten ayrılmaları halinde tazminat ödeme sorumluluğunun yüklenmediği ortaya çıkacaktır.

Diğer taraftan, 10 yıldan fazla bir süre öncesinde imzalandığı şikayet yoluyla ileri sürülen böyle bir sözleşmeye şirketimiz arşivlerinde de rastlanmadığı gibi; ülkemizde kılavuzluk ve römorkaj hizmetleriyle ilgili mevzuatın (1998 Yönetmeliği) yürürlüğe girmesinden sonra, sözü edilen bir sözleşmenin olabilmesi zaten fiilen mümkün de değildir. Çünkü, kılavuz kaptanların staj yapıp sınava girerek aldıkları kılavuz kaptan ehliyetleri yalnızca staj yaptıkları limanda geçerli olup bir başka limanda geçerli değildir (ki, bu husus 1998 Yönetmeliğinden önceki Yönetmelikte de aynı idi).

İzmit Körfezi coğrafi pazarındaki hakim durumun diğer coğrafi pazarlarda rekabeti bozacak şekilde kötüye kullanılması iddiası ile ilgili olarak böyle bir durum olması mümkün değildir. Zira yukarıda da söz edildiği üzere, 28.01.1998 tarihli "Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik" hükümleri uyarınca her bir teşkilat bölgesi sınırları içinde sadece bir tek kılavuzluk ve römorkaj teşkilatı yetkilendirilebilmektedir."

1.3.2. Med-Marine

İlgi yazınızdan anlaşılabilirdiği kadarıyla, İzmit Körfezi coğrafi pazarındaki hakim durumun diğer coğrafi pazarlarda rekabeti bozacak şekilde kötüye kullanılması hakkında tarafımızdan bilgi ve savunma istenmiştir.

Öncelikle İzmit ve İskenderun Körfezlerinde yürütülmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri -kamu tüzel kişiliklerinin sahip olduğu tekel haklarını kullandıkları deniz alanı dışında- sadece ve münhasıran tek bir Teşebbüs tarafından yerine getirilmektedir. Bu Teşebbüs de Dekaş-Med Marine Müşterek Teşebbüsüdür. Dolayısıyla hizmetlerin verildiği alanda müşterek teşebbüsümüz doğal bir tekel olarak faaliyet göstermektedir, işin doğası gereği rekabet söz konusu değildir ve bu nedenle hakim durumun rekabeti önleyecek şekilde kötüye kullanılması imkansızdır.

Dünyada da çeşitli düzenlemeler sonucunda söz konusu hizmetlerin rekabete açık hizmetler olmadığı kabul edilmektedir ki, ülkemizde de aynı ilkeler kabul görmüş ve bu doğrultuda gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Tüm bu düzenlemelerde kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin yerine getirilmesinde tek ve üstün bir kamu yararı bulunduğu, bunun da seyir(can, mal ve çevre) güvenliğinin sağlanması olduğu açıkça ifade edilmiştir. Ülkemizde de ilk kez 28.01.1998 tarih ve 23244 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri

11-32/676-212

Teşkilatları Yönetmeliğinde söz konusu hizmetlerin yerine getirilmesi esas ve usulleri kapsamlı bir biçimde ele alınıp düzenlenmiştir. Buna göre, Müsteşarlık tarafından belirlenen her bir Hizmet Bölgesinde (Liman, Körfez ya da Boğazlar gibi) hizmetin ancak tek bir Teşkilat (Teşebbüs) tarafından yerine getirilebileceği kuralı benimsenmiştir. Bu kapsamda da İzmit Körfezi bir Hizmet Bölgesi ve İskenderun Körfezi de bir diğer Hizmet Bölgesi olarak tespit edilmiş ve bu hizmet bölgelerinde gerekli hizmet koşullarını taşıyan Dekaş-Med Marine Müşterek Teşebbüsü yetkili Hizmet Teşkilatı olarak görevlendirilmiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirlenen her bir hizmet bölgesinde sadece tek bir teşebbüse "yetkili teşkilat" izni verilmiştir ve bu hizmet bölgelerinin hiçbirisi de rekabete açık değildir. Bu bakımdan sonuç olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin "güvenlik hizmeti" niteliği dolayısıyla bu hizmetlerin verildiği her bölgede tek bir merkezi organizasyon tarafından yerine getirilmesi hizmetin gerekleri ve kamu yararının sağlanması açısından zaruridir. Bu kapsamda da teşkilat izin sınırları kapsamında hizmet talep eden bir firmaya hizmet verilmemesi ve/veya ticari faaliyetlerinin güçleştirilmesi mümkün değildir.

Şöyle ki; 28.01.1998 tarih ve 23244 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Yönetmeliği uyarınca kılavuzluk/römorkaj teşkilatları ilgili Liman Başkanlığından ordino alan her gemiye hizmet vermek zorundadır; aksi taktirde teşkilat iznini veren Denizcilik Müsteşarlığı, hizmetin güvenlik hizmeti niteliği dolayısıyla denetim hakkı çerçevesinde kılavuzluk/römorkaj teşkilatı hakkında uyarıdan başlayarak iznin iptaline kadar her türlü işlem tesis etme hakkına haizdir. Bu çerçevede müşterek teşebbüsümüz kendisine borçlu olan firmaların gemilerine dahi, talep gelmesi halinde, mevcut borç kapanmadan ve borcu artıracak olmasına rağmen, hizmet vermeme hakkına sahip değildir; bu kapsamdaki birçok firmaya -hizmetin kamusal niteliği nedeniyle-hizmet verilmeye devam edilmektedir. Sonuç olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri can, mal, seyir ve çevre güvenliğinin sağlanması kapsamında kamusal niteliğe haiz hizmetlerdir, bu hizmetler hiçbir fark gözetmeksizin tüm ilgililere kesintisiz ve sürekli olarak verilmek zorundadır. Dolayısıyla hizmet verilmemesi, firmaların hizmet alma hakkının zora koşılması ve benzeri eylemlerin sonucu teşkilat izninin iptalidir. Denizcilik Müsteşarlığı'ndan bugüne dek şirketimize bu yönde herhangi bir ihbar ya da şikayet iletilmemiştir; sırf bu husus dahi bu yöndeki iddiaların mesnetsiz olduğunun somut bir göstergesidir.

Netice itibarıyla İzmit ve İskenderun Körfezlerinde yürütülmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin, diğer liman ve körfezlerde de yürütülmekte olan aynı hizmetlerden hiçbir farkı bulunmamaktadır. Gerek hizmetin niteliği gerek hizmetin yürütülüş biçimi bakımından hiçbir liman ya da körfezde hiçbir farklılık bulunmamaktadır. Mevzuat gereği, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, yetkili kamu otoritesi durumundaki Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının düzenlemeleri çerçevesinde "bölge" esasına ve "izin" sistemine tabi olarak yerine getirilmektedir. Bir başka deyişle, söz konusu hizmetler, Müsteşarlığın belirlemiş olduğu her bir "hizmet bölgesi" içinde, sadece yetkili kılınmış (izin verilmiş) tek bir hizmet teşkilatı tarafından yerine getirilmektedir.

Yine, ülkemizde kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin, kamu hizmeti niteliğinde faaliyetler olduğunda da tereddüt bulunmamaktadır. Öyle ki, bu hizmetler tamamen konu hakkında yetkili idari otorite durumundaki Denizcilik Müsteşarlığının izni sonucunda ve İdari Otorite adına yerine getirilen hizmetlerdir. Dolayısıyla da kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin yerine getirilmesinin tabi olduğu hukuki rejim "kamu hukuku" rejimidir. Bu rejim içinde, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri tüm dünyada olduğu gibi, serbest rekabet ilke ve kuralları ile değil; Devletin genel kolluk

11-32/676-212

yetkileri kapsamındaki gözetim ve denetimi altında ve yine Devlet İdaresi tarafından yürürlüğe konulan Tarifelere sadık kalınarak ve herbir hizmet bölgesinde izin sistemi içinde düzenlenen "ruhsat"lar (izin) ile yetkili kılınan tek bir merkezi teşkilat tarafından yerine getirilmektedir.

530 Bu esaslar dahilinde, her bir "hizmet bölgesi" içinde, sadece yetkili kılınmış (izin verilmiş) tek bir hizmet teşkilatı tarafından yerine getirilmekte olan bu faaliyetlerin İdare nam ve hesabına "tekel" niteliğinde yürütüldüğü gerçeği, faaliyetin niteliğinden ve mevzuattan kaynaklanmaktadır.

J. SONUÇ

540 22.04.2010 tarih, 10-33/513-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre; Med Marine Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve Deniz Kılavuzluk A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiklerine dair bir bulguya rastlanmadığına; dolayısıyla adı geçen teşebbüsler hakkında aynı Kanun'un 16. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığına Danıştay yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.