

**T.C.  
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ VE HUKUKİ  
BOYUTU**

**Yüksek Lisans Tezi**

**GONCA BAŞ**

**İstanbul, 2018**



**T.C.  
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ÖZEL HUKUK**

**LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ VE HUKUKİ  
BOYUTU**

**Yüksek Lisans Tezi**

**GONCA BAŞ**

**Tez Danışmanı: Doç. Dr. Serap AMASYA**

**İstanbul, 2018**

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ÖZEL HUKUK**

**Tezin adı:** Limanların Özelleştirilmesi ve Hukuki Boyutu

**Öğrencinin Adı Soyadı:** Gonca BAŞ

**Tez Savunma Tarihi:**

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Sosyal Bilimler Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

.....  
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

.....  
Program Koordinatörü



## ÖNSÖZ

Tez çalışmamda; özelleştirme mevzuatı, türleri, limanlar ve Türk limanlarında özelleştirme yöntemlerinin uygulamalı örnekleri ile ortaya çıkan uyumsuzluklar kapsamlı olarak ele alınmıştır.

Yüksek lisans tez konumu seçmemde ve tezimin hazırlanmasında büyük desteklerini aldığım Sayın Prof. Dr. Kerim ATAMER'e, Yüksek lisans tez danışmanlığımı üstlenerek, çalışmalarım sırasında bilgi ve tecrübesi ile desteğini esirgemeyen değerli hocam Danışmanım Sayın Doç. Dr. Serap AMASYA'ya, araştırmalarım destek olan arkadaşlarıma, her zaman yanımda olup beni destekleyen aileme ve nişanlıma kalpten teşekkürlerimi sunarım.

**Gonca BAŞ**  
**İstanbul 2018**

## ÖZET

### LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ VE HUKUKİ BOYUTU

Gonca BAŞ

Özel Hukuk

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Serap AMASYA

Nisan 2018

Limanların özelleştirilmesi, günümüz ihtiyaçlarının ve teknolojik gelişmelerin bir sonucu olup, gelişen ve hızlanan dünyada ülkelerin bu gelişime ayak uydurması ve uluslararası ticarete pay sahibi olmaları için oldukça önemlidir.

Değişen dünya ile kamu limanlarının ihtiyaçlara cevap vermemesi ve beklenen performans ve çalışma gücünün çok çok altında kalması sebebiyle Dünyada ve ülkemizde 1990'lı yıllardan itibaren özelleştirme işlemlerine yoğunluk verilmeye başlanmıştır. Özelleştirme ile ülkeler; ekonomik sorunların giderilmesi, serbest piyasa ekonomisine geçiş, etkinlik ve rekabetin sağlanması, yabancı sermayenin yurt içine çekilmesi ve pazar odaklı liman yönetimlerinin oluşturulması gibi amaçlarla limancılık hizmetlerinin yerine getirilmesinde özel sektörün katılımının gerekli olduğu sonucuna varmışlardır.

Liman hizmetlerinin tamamının veya bir kısmının özel sektöre devredilmesi için işbu limanların özelleştirme yoluyla yapılandırılmaları; liman varlıklarının tamamen satışından, liman işletmelerinin ticarileştirilmelerine, serbestleştirilmelerine, şirketleştirme, imtiyaz verme, kiralama, Ortak Girişim, Yap-İşlet-Devret ve idari sözleşmeler gibi yöntemlerle mümkün olmaktadır.

Bu kapsamda ülkemizde de Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ'ye ait liman ve işletmelerin özel sektöre devri ile özelleştirme uygulamalarına başlanmıştır. Günümüzde de özelleştirme uygulamaları devam etmektedir.

Bu çalışmada özelleştirme ayrıntılı bir şekilde açıklanacak ve limanlar kapsamında ne şekilde gerçekleştiği ilgili mevzuat ve uluslararası kurallar kapsamında belirtilecektir. Devamında özelleştirilen limanlarla ilgili hukuki uyuşmazlıklar ele alınacak ve etkileri üzerinde durulacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** liman, özelleştirme, limancılık

## ABSTRACT

Privatization of ports is a consequence of today's needs and technological developments, and in a developing and a forward expediting world it is a very important topic for countries to keep up with this development and have their share in international trade.

Due to the changing world fact and inability of public ports to respond the needs and due to the fact that they are far below expected performance and working power, privatization processes have started to be intensified in the world and in our country since the 1990s. With privatization, countries have come to the conclusion that private sector participation is necessary in the fulfillment of port services for purposes such as elimination of economic problems, transition to free market economy, ensuring efficiency and competition, attracting foreign capital into the country and establishing market-oriented port authorities.

For the transfer of some or all of the port services to the private sector; The construction of these ports through privatization is possible through methods such as the complete sale of port assets, the commercialization, liberalization of port operators via incorporation, enfranchising, leasing, Joint Venture, Build-Operate-Transfer and administrative contracts.

In this context, the privatization practices of the ports and enterprises belonging to Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ to private sector have been started. Today, privatization practices continue as well.

In this study, privatization will be explained in detail and how it will be realized within the scope of the ports according to the relevant legislation and international rules will be stated. Subsequently, legal disputes related to privatize ports will be addressed and their effects will be discussed.

**Keywords:** port, privatization, port sector



## İçindekiler Tablosu

İçindekiler Tablosu .....	10
GİRİŞ .....	15
1. ÖZELLEŞTİRME KAVRAMI .....	16
1.1 Özelleştirme Tanımı.....	16
1.2 Özelleştirmenin Amaçları.....	18
1.3 Özelleştirmenin Avantajları Ve Sakıncaları.....	19
1.3.1 Liman Özelleştirmelerinin Avantajları.....	19
1.3.2 Liman Özelleştirmelerinin Sakıncaları.....	21
2. ÖZELLEŞTİRMENİN YASAL ÇERÇEVESİ .....	21
2.1. Türkiye’de Özelleştirme Politikasının Gelişimi .....	21
2.2. 4046 Sayılı Kanun .....	26
2.3 Özelleştirme İle İlgili Diğer Mevzuatta Yer Alan Düzenlemeler .....	30
3. ÖZELLEŞTİRME YÖNTEMLERİ.....	31
3.1 Ticarileşme (Commercialization) .....	33
3.2 Şirketleşme (Corporatization) .....	33
3.3. Serbestleşme: Piyasanın İşleyişindeki Kontrolü Kaldırma (Liberalization) .....	34
3.4 İdari Sözleşmeler (Management Contracts).....	34
3.5 Kiralama (Lease).....	35
3.6 İşletme Hakkı Devri.....	36
3.7 Joint Venture (Ortak Girişim) / Kamu Özel Sektör İş birliği .....	39
3.8 Yap-İşlet-Devret (Build-Operate-Transfer) ve Yap-İşlet Modeli.....	39
3.8.1 Yap-İşlet-Devret Modeli.....	40
3.8.2 Yap-İşlet Modeli.....	41
3.9. Satış .....	42
3.9.1. Blok Satış: .....	43
3.9.2. Halka Arz: .....	44
3.9.3. Gecikmeli Halka Arzı İçeren Blok Satış: .....	44
3.9.4. Çalışanlara Satış.....	45
3.9.5. Borsada Normal ve/veya Özel Emir ile Satış.....	45
3.9.6. Menkul Kıymetlerin Yatırım Ortaklıkları/Yatırım Fonlarına Satış.....	46
3.9.7.Varlık Satışı.....	46

<b>4. LİMANLAR ve FONKSİYONLARI</b> .....	47
4.1. Limanların Tanımı.....	47
4.2. Liman Sahası .....	47
4.3. Limanın Alt ve Üst Yapısı .....	47
4.3.1. Liman Alt Yapısı .....	47
4.3.1.1 Liman Dışı Deniz Yapıları.....	48
4.3.1.2 Liman İçi Deniz Yapıları.....	48
4.3.2. Üstyapı Tesisleri.....	48
4.4. Liman Hizmetleri .....	49
4.5. Liman İşletim Modelleri.....	50
4.5.1 Devletin Kontrolündeki Limanlar .....	50
4.5.2. Yerel Yönetimlerin Kontrolündeki Limanlar .....	50
4.5.3. Özel Kuruluşların Kontrolündeki Limanlar .....	50
4.5.4. Hizmet Limanı.....	50
4.5.5. Araç Limanı.....	51
4.5.6. Kiralık Liman.....	51
4.5.7. Tam Özel Liman .....	51
4.6. Özerk Liman Yönetimi.....	51
<b>5. TÜRKİYE’DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ VE HUKUKİ ALT YAPISI</b> .....	52
5.1. Genel .....	52
5.2. Limanlar ile İlgili Yasal Çerçeve.....	54
5.2.1. 618 Sayılı Limanlar Kanunu.....	54
5.2.2. 28453 Sayılı Limanlar Yönetmeliği .....	54
5.3. 4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun’un Yürürlüğe Girmesinden Önce Hukuki Alt Yapısı ve Özelleştirme Çalışmaları .....	55
5.4. 4046 Sayılı Kanun’un Öngördüğü Hukuki Alt Yapı .....	56
5.4.1 4046 Sayılı Kanunun Limanların Özelleştirilmesi Açısından Değerlendirilmesi..	57
5.4.2. Özelleştirme Aşamaları .....	58
5.5. Rekabet Hukuku Mevzuatının Özelleştirme Uygulamaları Üzerine Genel Etkisi...	60
5.5.1. Ön bildirime Tabi Özelleştirme Yolu İle Devralmalar ve Görüş Alma Zorunluluğu.....	62
5.5.1.1. Ön Bildirimlerde Usul .....	63
5.5.1.2. Görüşün Hukuki Niteliği .....	64
5.5.2. İzin Başvurusuna Tabi Özelleştirme Yolu ile Devralmalar .....	64
5.5.2.1. İzin Başvurusunda Takip Edilecek Usul.....	65

5.5.2.2. Başvuru Aşaması.....	65
5.5.2.3. İzin Başvurusu Üzerine Rekabet Kurulu Tarafından Yapılacak Olan Değerlendirme .....	65
5.5.2.4. Rekabet Kurulu'nun Ön Bildirim Üzerine Verdiği Görüş'e Aykırı İzin Vermesi Durumu .....	66
<b>6. TÜRKİYE'DE LİMAN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI .....</b>	<b>66</b>
6.1 Deniz Nakliyat T.A.Ş'nin Özelleştirilmesi .....	66
6.2. Türkiye Gemi Sanayi AŞ'nin Özelleştirilmesi.....	68
6.3. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmelerinin Özelleştirilmesi .....	69
6.4. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Özelleştirilmesi .....	69
6.4.1. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Limanlarının Özelleştirilmelerinde Ortaya İlişkin Çıkan Uyuşmazlıklar .....	72
6.4.1.1. Trabzon Limanı .....	73
6.4.1.2. Sinop Limanı .....	74
6.4.1.3. Kuşadası Limanı .....	75
6.4.1.4. Antalya Limanı.....	76
6.4.1.5. Çeşme Limanı.....	76
6.4.2. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş Şehir Hatları İşletmesi ve Denizyolları İşletmesi'nin Özelleştirilmesi .....	76
6.5. TCDD Limanlarının Özelleştirilmesi .....	77
6.5.1. TCDD Limanlarının Özelleştirilmesi ve Ortaya Çıkan Uyuşmazlıklar.....	78
6.5.1.1. Mersin Limanı.....	78
6.5.1.2. İskenderun Limanı.....	79
6.5.1.3. Derince Limanı.....	80
6.5.1.4. Samsun Limanı.....	80
6.5.1.5. Bandırma Limanı.....	81
6.5.1.6. İzmir Limanı.....	81
6.5.2. Kılavuzluk Römorkaj ve Palamar Hizmetlerinin Özelleşmesi .....	83
<b>7. SONUÇ .....</b>	<b>85</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>87</b>
<b>KAYNAK KARARLAR.....</b>	<b>89</b>
<b>İNTERNET KAYNAKLARI.....</b>	<b>90</b>



## **KISALTMALAR**

**TDİ** : **Türkiye Denizcilik İşletmeleri**

**a.g.e** : **Adı geçen eser**

**KİT** : **Kamu İktisadi Teşebbüsü**

**m.** : **Madde**

**KHK** : **Kanun Hükmünde Kararname**

**ÖYK** : **Özelleştirme Yüksek Kurulu**

**A.Ş** : **Anonim Şirket**



## GİRİŞ

1970’li yıllardan itibaren dünya üzerinde önemli ekonomik ve ticari değişiklikler ve gelişimler yaşanmaya başlanmıştır. Teknolojik gelişmeleri takip eden küresel ekonominin de bu gelişmeye ayak uydurması ile beraber ülkeler arasında ithalat ve ihracat oranları çok önemli miktarlarda artış göstermiştir. Bu artış ile üretilen malların taşınması büyük önem arz etmiş; taşımacılığın ve taşımacılık sistemlerinin gelişmesine sebep olmuştur.

Günümüz taşımacılık sisteminde karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hatları kullanılmaktadır. Kullanılan bu hatlar içinde deniz taşımacılığı en fazla sahip olan taşımacılık tipidir.<sup>1</sup> Deniz taşımacılığının en önemli bileşenlerinden birini de limanlar teşkil etmektedir.

Liman ve liman işletmeciliği sektörü; dünya ekonomisindeki gelişmelere bağlı olarak Türkiye’de de önemli değişimler yaşamıştır. Özellikle kamu iktisadi teşebbüsleri liman işletmecisi olarak bu gelişimlerin gerisinde kalmıştır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ AŞ) 1980’li yıllarda kamu limanlarını işletirken, ilerleyen dönemde demir yolu ile bağlantılı limanlar Türkiye Cumhuriyeti Demir Yollarına devredilmiştir. 1987 yılına gelindiğinde Türkiye’de ilk özel liman işletmeciliğinin faaliyete geçmesi sonrası ise kamu idaresindeki limanların özelleştirilmesi hız kazanmıştır. Bu özelleştirme süreci günümüzde de hala devam etmektedir.<sup>2</sup>

Dünyada birçok ülke sahip olduğu limanların etkinlik alanını ve verimliliğini yükseltmek, limanlarını geliştirmek, devletin bu alanda yükünü azaltmak ve ekonomiye daha fazla katkı sağlamak amacıyla özelleştirme yoluna gitmiştir. Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de uluslararası ticaretin büyük bölümü karayolu ve demiryolu taşımacılığına nazaran daha ekonomik bir taşıma şekli olan deniz yolu ile gerçekleşmektedir.

---

1 United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2009) *Annual Report* s. 46

2 Esmer, Soner; Çağlar, Volkan; Oral, Zafer. (2010) Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelenmesi, İzmir, S:925

Uluslararası pazarda rekabetin yoğun olarak hissedildiği deniz yolu taşımacılığının temel unsurları gemi ve limanlardır. Limanlar, en genel şekliyle ifade edilirse; gemilerin yanaşabilecekleri, yükler için yükleme-boşaltma, deniz yolu ile ulaşım sağlayacak kişiler için indirme-bindirme yapabilecekleri fiziksel ortamı yaratan ve bunlara ilişkin alt yapılar, açık kapalı mekanlar ve tesisler ile gemi, yük ve yolculara yönelik hizmet veren, kontrol ve güvenlik işlemleri için gereken yerleşik birim ve örgütleri içeren, belli bir bölge üzerinde ekonomik faktör teşkil eden, taşıma sistemleri arasında dönüşüm noktası olan kıyı yapıları olarak ifade edilmektedir.<sup>3</sup>

Bu çalışmanın konusunu Türkiye’de limanların özelleştirilmesi ve hukuki boyutu oluşturmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde özelleştirme kavramı ele alınacak, ikinci kısımda limanlar ve kıyı tesisleri ele alınarak, daha teknik yaklaşımla, limanların sınıflandırılmaları, faaliyetleri ve limanlar için kullanılan özelleştirme yöntemleri ele alınacaktır. Üçüncü kısımda ise Türkiye’de limanların özelleştirilme şekilleri ve uygulamaları ile hukuki altyapıları ele alınacaktır.

Sonuç bölümünde ise limanların özelleştirilmelerine ilişkin olarak yapmış olduğumuz açıklamalar çerçevesinde genel değerlendirmelerimize ve görüşlerimize yer verilecektir.

## **1. ÖZELLEŞTİRME KAVRAMI**

### **1.1 Özelleştirme Tanımı**

Ülkelerin idari, hukuki ve ekonomik yapılarına bağlı olarak özelleştirmenin her bir ülke tarafından farklı bir yaklaşımla ele alınması sebebiyle özelleştirme açısından standart bir tanım yapmak oldukça güçtür. Dünyada ilk defa Özelleştirme (Privatization) sözcüğü 1983 yılında Webster’s New Collegiate sözlüğünün 9. Baskısında yer almış ve “Sinai veya ticari hayattaki denetim ve kontrolü kamu kesiminden özel kesime aktarmak<sup>4</sup>” olarak tanımlanmıştır. İngiliz Oxford sözlüğünde ise özelleştirme “işin, endüstrinin ya da hizmetlerin mülkiyet ya da kontrolünün kamudan özel sektöre transfer edilme politikası veya süreci<sup>5</sup>” şeklinde ifade edilmiştir.

Özelleştirme dar anlamıyla; “mülkiyeti ve yönetimi kamuya ait olan iktisadi üretim birimlerinin özel sektöre devri” olarak tanımlanmaktadır. İşbu devir iki şekilde gerçekleşmektedir. Buna göre genel olarak ya iktisadi birime ait hisse senetlerinin halka arzı yoluyla ya da iktisadi birimin bir bütün olarak kişi ya da kurumlara satışıyla bu devir gerçekleşmektedir.

---

3 Esmer, Soner, (2010) Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve bir Simülasyon Modeli, İzmir, s.3

<sup>4</sup> Webster’s Third New International Dictionary, (2002), Merriam-Webster Inc., s.1805

<sup>5</sup> The Oxford American College Dictionary, s.1805

Geniş anlamda ise özelleştirme kavramına mülkiyet devrinin yanı sıra, bu tür kuruluşların özel sektöre kiralanması, kamu kesimi tarafından üretilen mal ve hizmetlerin finansmanının devlet tarafından değil özel kesimce sağlanması, yönetimin özel sektöre devredilmesi, mal ve hizmet üretimi yapan kamusal tekellerin kaldırılması ve kurumsal serbestleşme konuları da dahil olmaktadır. İmtiyaz devri, yönetimin devri, kiralama işlemleri, gelir ortaklığı yöntemi vb. yöntemler de geniş anlamda özelleştirme kapsamına girmektedir.

Bir bütün olarak yorumlandığında ise özelleştirme; devletin iktisadi faaliyetlerinin sınırlandırılmasını ve ekonomide özel sektör piyasa güçlerinin etkili kılınmasını ifade eden bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Limanlar için özelleştirme kavramı ele alındığında özelleştirmeye dair farklı tanımlamalar yer almaktadır. Limanlar açısından özelleştirme tanımı yapılırsa, liman özelleştirmeleri; varlıkların mülkiyetinin ve/veya limancılık faaliyetlerinin kısmen veya tamamen kamudan özel sektöre devri ya da liman tesisleri, ekipmanları ve işletiminde ihtiyaç duyulan yaptırımların karşılanması amacıyla özel sermayenin katılımının sağlanması süreci veya projesi olarak tanımlanabilmektedir<sup>6</sup>. Liman özelleştirmelerini sınıflandırmamız gerekirse aşağıda bulunan dört sınıflandırma şeklinde ele alabiliriz;

- i) **Kapsamlı Özelleştirme:** Özelleştirme ile kamu teşebbüsü olan limanı alacak alıcı firmanın liman sahasında bulunan bütün varlıkların yanı sıra liman alanı ve su alanlarının mülkiyetine de sahip olması projesini ifade etmektedir.
- ii) **Kısmi Özelleştirme:** Kamu liman varlıklarının ve faaliyetlerinin yalnızca bir kısmının özel sektöre devredilmesini ifade etmektedir. (Liman üzerinde yer alan iskelelerin satışı ya da kılavuzluk veya römorkörlük hizmetlerinin özel sektöre devri ya da kamu liman otoritesi tarafından liman terminal veya ihtisaslaşmış liman tesislerinin işletilmesi ve inşa edilmesi gibi benzer hallerde özel bir şirkete imtiyaz verilmesidir.)
- iii) **Tam Özelleştirme:** Liman tesislerinin ve hizmet sağlayıcısının bütün sahipliğinin tamamıyla özel sektörün eline geçmesini ifade etmektedir.
- iv) **Bölüm Özelleştirmesi:** Bahse konu tesis ve hizmet sağlayıcısına kamu ve özel sektör tarafından beraber sahip olunması ve kamu ile özel sektör tarafından bir ortak girişim anlaşması ile işletilmesi kastedilmektedir.

---

<sup>6</sup> Erkan, Fikret, "Dünya Ölçeğinde Özelleştirme ve Limanların Yeniden Yapılandırılması", 2014, s.11

## 1.2 Özelleştirmenin Amaçları

Özelleştirmenin ana felsefesi, devletin asli görevleri olan, adalet ve güvenliğin sağlanması yolundaki harcamalar ile özel sektör tarafından yüklenilemeyecek altyapı yatırımlarının kamu tarafından ödenek bulması, ekonominin ise Pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilmesidir.

Özelleştirilme ile devletin ekonomideki sınai ve ticari aktivitelerinin minimum seviyeye indirilmesi hedeflenirken, rekabete dayalı bir piyasa ekonomisinin hazırlanması, devlet bütçesi üzerindeki Kamu İktisadi Teşebbüslerinin (KİT) finansman yaratma anlamında yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve etkisiz duruma gelmiş tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarına aktarılması mümkün olacaktır. Özelleştirmenin temel amacı nihai olarak, devletin ekonomide işletmecilik alanından çekilmesini sağlamaktır.<sup>7</sup>

Özelleştirmenin amaçları özetle aşağıda yer alan listedeki şekilde sıralanabilir;

1. Üretimde devinimi artırmak
2. Kamu kesimi borçlanma gereğini en aza indirmek
3. Ekonomik Pazar piyasasında devlet müdahalesini en aza indirmek
4. Kamu sektörünün sınırlarını doğru bir şekilde belirleyerek, piyasada ortaya çıkan sorunların çözümlerini kolaylaştırmak
5. Hisse senedi mülkiyetinde artış sağlamak
6. Bir iş yerinde Çalışanların çalıştıkları yere ortak olabilmeleri imkanını yaratarak daha fazla verimlilik sağlamak
7. Politik olarak avantaj yaratmak<sup>8</sup>

Liman özelleştirilmesinde liman faaliyetlerinin sorunsuz olarak sürdürülmesini amaçlayan yukarıda sözü edilen genel amaçların yanı sıra ülkenin, bölgenin ve limanın şartlarına bağlı özel amaçlar da bulunmaktadır. Yaygın olarak ülkelerin liman özelleştirmelerinde esas aldıkları özel amaçlar;

1. Gelirin ve diğer sosyal menfaatlerin yerinden dağıtımı (örneğin ticari birliklerin gücünün azaltılması)

---

<sup>7</sup> Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Özelleştirme Programının Amaçları, <http://www.oib.gov.tr/> (erişim tarihi 10 Mayıs 2018)

<sup>8</sup> Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Özelleştirme Programının Amaçları, <http://www.oib.gov.tr/> (erişim tarihi 10 Mayıs 2018)

2. Ülke ve limanlar bazında yeni yatırımların arttırılması ile ticaret ve iş hacminde büyüme sağlanması
3. Teknolojik, ticari, ekonomik, ya da yönetim piyasaları üzerinde yer alan toplam riskin kamu ve özel sektör arasında paylaşılması
4. Ekipmanların geliştirilerek yerleştirilmesi ve eski yönetim sistemleri geride bırakılarak çağdaş yönetsel sistemlerinin uygulanması amacıyla teknoloji transfer edilmesi
5. Kamu sektörü üzerindeki mali yükün özelleştirme ile azaltılması ve tasarruf edilen kaynakların başka diğer önceliklere yönlendirilmesi
6. Süregelen hizmetlerin özel sektöre aktarılması sebebiyle idari yükünün yönetiminin azaltılması
7. Maliyetlerin aza indirilmesi
8. Sağlanan hizmetlerin etkinlik ve verimliliğinin en üst düzeye çıkarılması,
9. Ekonomi piyasasında özel sektör girişimciliğinin arttırılması ve yatırımlara teşvik edilmesi
10. Ticari ortaklıkların gücünün azaltılması
11. Politik ve bürokratik etmen ve baskıların minimize edilmesi
12. Limanların satışından elde edilen gelir ile hazineye gelir sağlanması
13. Özel sektörün sahip olduğu teknik bilgi avantajının, ekipman ve yönetim sistemlerinin transfer edilmesi
14. Personele eğitim ve motivasyon sağlanmasıyla personel kalitesinin geliştirilmesi

Hususlarını kapsadığı görülmektedir.<sup>9</sup> Bütün bu yukarıda bahsedilen amaçlar, pazarın ve müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak için limanın oluşturması gereken genel faaliyetleriyle doğrudan ilişkili olup, büyük oranda tarafların ekonomik hedefleriyle doğru orantılıdır. Bahsedilen amaçların hangisinin daha öncelikli ya da rasyonel olduğu çok önemli değildir. Genel amaçlar özelleştirme projelerinin hedeflerini ifade ederken, özel amaçlar uygulamada doğru stratejilerin belirlenmesi ve önlemlerin alınmasını sağlamaktadır.

### **1.3 Özelleştirmenin Avantajları Ve Sakıncaları**

#### **1.3.1 Liman Özelleştirmelerinin Avantajları**

Bahsedildiği gibi yukarıdaki amaçlara ulaşıldığı takdirde kamunun ve limancılık faaliyeti ile uğraşan birçok tarafın menfaat elde etmesi söz konusu olacaktır. Temelde

---

<sup>9</sup> Erkan, Fikret a.g.e. s.15

bakıldığında liman özelleştirmelerinden menfaat sağlayacak olanlar liman otoritesi, terminal işleticileri ve liman müşterileridir. Aşağıda yer alan listede liman özelleştirme sürecinin sahip olduğu potansiyel avantajlar ve bu avantajların yararlanıcıları bulunmaktadır.

### **Yararlanan Taraflar;**

Muhtemel avantajlar aşağıda yer almaktadır:

#### **i. Liman Otoritesi;**

- Kamu idaresinin karar aşamasında kontrolünün büyük oranda kalkması sayesinde prosedürel işlemlerden uzaklaşarak daha fazla liman işletimine odaklanma;
- Personel yönetme, fiyatlandırma sistemi, daha üst yönetim tarafından bütçenin denetiminin sağlanması ve yaptırımlar uygulanması, idari engeller, ekipman ve hizmet temin etmede prosedürlerin yer alması gibi kamu sektörü kısıtlamalarında rahatlamaya kavuşulması,
- Pazarda ekonomik hedefleri belirleme kabiliyetini artırma,
- Maliyetlerin daha fazla belirginleşmesi ve ilgili tarifelerin belirlenmesi,
- Limanda verilen hizmetten yararlananların durumu daha çok göz önüne çıktığından liman masraflarının daha iyi dağılımını sağlayabilme (Gemilerden daha az, kargolardan daha fazla bedel alınarak hakkaniyet gözetilmesi örnek olarak gösterilebilir.)
- Liman hizmetleri için ihtiyaç duyulan altyapı yatırımlarında kamu sektörünün yükü azaltılarak özel sektörün sorumluluğunun artırılması

#### **ii. Terminal İşletmecisi;**

- Ülkeye yabancı konularında yetkili uzmanlar getirme olasılığı,
- Faaliyet ve etkinlikleri çeşitlendirmek için daha kapsamlı potansiyel oluşturma,
- Firmanın devam ettirmek istemediği faaliyetler için bu işleri diğer kişilere devretme özgürlüğü,
- Amaçlanan işletme ve finansal hedefleri başarıma açısından tam hesap verilebilirlik ortaya çıkarma,
- Liman hizmetleri tarifelerini belirlemede maliyet açısından şeffaflık sağlama

#### **iii. Liman Müşterileri;**

- Müşterinin almak istediği kaliteli hizmetin ortaya çıkması,
- Kullanıcılar için gereken hizmete daha çabuk ve daha etkili bir şekilde cevap verme,
- Piyasada rekabetin de devreye girmesi yoluyla tekelci sistemden uzaklaşarak liman hizmetlerinin fiyatlarının düşürülmesi

#### **iv. Dünya ve Ulusal Ekonomi;**

- Pazarın ihtiyaçları ve talepleri göz önüne alınarak duruma uyum sağlanması,
- Deniz yolu ile ulaşım teknolojisi ve liman hizmetleri anlayışında değişmelere daha hızlı adapte olma

#### **v. Ulusal Hükümet**

- Özel sektörün liman işletmesiyle devreye girmesi ile devlete ek vergi geliri oluşturma,
- Hükümet üzerindeki idari ve mali yüklerin azaltılması ve devlet sorumluluğunda yer alan diğer faaliyetlere odaklanma

### **1.3.2 Liman Özelleştirmelerinin Sakıncaları**

Limn özelleştirmelerinin birçok somut avantajı bulunmasına karşın, pek çok sakıncasının bulunduğu da aşıkardır. Limanların özel sektöre devredilmesi sonrası kamu menfaatlerine karşı gerekli önlemlerin alınmaması nedeniyle birtakım eksiklik ve tehditlerin oluştuğu görülmektedir. Bu eksiklik ve tehditler aşağıda sıralanmaktadır;

- Limanın Kapatılmayla karşı karşıya kalması ya da bir kısım hizmetlerin verilememesi riski
- Kamu tekelinin özel sektör tekeline dönüşme riski
- İş güvenliği/iş gücü kayıpları yaşanması riski
- Kontrol kayıpları riski
- Ulusal prestijin düşmesi riski

Bu sebeplerle liman özelleştirmelerinin önemli avantajları olmasına karşın kusursuz bir proje olarak görülmemesi gerektiği aşıkardır. Diğer yandan, sözü edilen sakıncalar bulunmasına rağmen, işbu sakıncalar için gerekli önlemlerin alınması ile müşteri tatmini ve doğru oranda rekabetin sağlanması yoluyla özelleştirmenin avantajları çok daha ağır basmakta ve sektöre gelişim sağlamaktadır.

## **2. ÖZELLEŞTİRMENİN YASAL ÇERÇEVESİ**

### **2.1. Türkiye’de Özelleştirme Politikasının Gelişimi**

Eski kaynaklar incelendiğinde özelleştirme felsefesinin ilk kez gündeme getirilmiş olduğunu gösteren belge, 1812-1871 yılları arasında yaşamış olan Osmanlı Sadrazamlarından Mehmet Ali Paşa tarafından dönemin Padişahı Sultan Abdulaziz’e

bırakılan ve “Mehmet Ali Paşa Vasiyetnamesi” olarak adlandırılan siyasi vasiyetnamedir.<sup>10</sup> Mehmet Ali Paşa vasiyetnamesinde, yapmış olduklarının ötesinde daha çok yapılması gerekenler üzerinde durmuş ve günümüz Türkiye’si açısından son derece önemli tespitlerde bulunarak, yapısal değişim tekliflerinde bulunmuştur. Vasiyetnamenin özelleştirme ile ilgili bölümü aşağıda yer almaktadır;

*“... Zat-ı şahanelerine, hem kendi öz çıkarları, hem de genel çıkarlar adına, Devletin maaşlı memurlarınca yönetilen fabrikalardan da vazgeçmelerini öğütlemekteyiz. Devlet fabrikaları çok masraflı olup, gelişmeye yatkın olan özel sanayiye boğmaktadır. Elimizdeki önemli birinci sınıf malzeme, yapı ve makineler hisse senedine çevrilip, devlet fabrikalarının sevk ve yönetimi özel şirketlere teslim edilmelidir. Sultanımız ve hükümeti, bu şirketlerin sadece hissedarları olacaklar ve çıkarları hisse senetleri oranına göre temsil edilecektir. Her hissedarlar meclisinde temsilcileri bulunacak, bu temsilciler denetim görevlerini yerine getirip, temettüleri toplayacaklardır.*

*Şimdiye kadar, umut edilen randımanı sağlayamamış olan eldeki mükemmel fabrika alet ve makineleri sayesinde bu işletmeler gelişecektir. Hesaplar incelendiğinde, ilk tesis yatırımı, işletme ve bakım harcamaları, memur maaşları ve benzeri ve her malın üretimi için sarf edilen emek zamanı göz önüne alındığında, ürünlerin üretim maliyetinin fiyat değerlerinden on kat fazla olduğu görülecektir. Özel şirketler yoluyla, Sultanımız ve hükümeti, aynı eşyayı, fiyat ve kalite bakımından çok daha elverişli şartlarla elde edebilecektir. Gerekirse, yabancı ülkelere başvurmak mümkündür. Her hal ve karda büyük tasarruf yapabileceği olanağı sağlayacaktır.”<sup>11</sup>*

Vasiyetname dışında özelleştirme ile ilgili bilinen ilk genel yasal düzenlemenin 15 Haziran 1927 tarih ve 608 sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanan 1055 numaralı “Teşviki Sanayi Kanunu” olduğu söylenebilir. Anılan Kanununun 20.maddesinde yer alan;

“Memlekette mevcut olmayan sanayi tesis ederek yerli veya dahilde yetiştirilemeyen mevaddı ibtidaiyeyi imal sureti ile mayyen bir mıntakanın bu nevi mevaddı mamule ihtiyacını müstemirren tatmin eylemeyi temin ve sinai müesseseler tesis ve işletmeleri için İcra Vekilleri Heyeti kararı ile imtiyaz verilebilir. Bu mahiyeti haiz sinai müesseselere tahsis edilecek sermaye miktarı yarım milyondan az olamayacağı gibi, imtiyaz müddeti yirmi beş seneyi ve imtiyazı verilecek mıntakanın vusatı sekiz vilayet hududu milkiyesini tecavüz edemez. Bu müesseselerle şeker fabrikaları üçüncü fasıldaki müsaade ve muafiyetlerin tamamından istifade edecekleri gibi, dördüncü maddede muharrer arazi miktarının bunlar hakkında elli hektara kadar

---

<sup>10</sup> BAYTAN İlhan, “Özelleştirme Hukuku ve Uygulamaları”, Ankara-2009, s.30

<sup>11</sup>

<http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11498/27856/001515201006.pdf?sequence=1>

tevsii caizdir.”<sup>12</sup> hükmü ile ilk kez imtiyaz müessesesine ilişkin yasal düzenleme yapılmıştır. Bu yasal düzenleme temel olarak Atatürk’ün uyguladığı devletçilik ilkesine dayanmaktadır. Bu ilkeye göre, belli bir sektörde özel teşebbüs geliştiği takdirde, o alandaki kamu kuruluşlarının özel sektöre devri gerekecektir. Çünkü temel olan, devletin sınai teşebbüsler kurup işletmesi olmamasıdır. Bu durum geçiş dönemlerine özgü bir zorunluluktur ve ekonominin temelleri yine ilke olarak özel teşebbüse dayandırılmıştır.

Bunun akabinde 1950’lerde ilk kez Kamu İktisadi Teşebbüslerinin istihdam yaratma gücünden politik olarak yararlandırıldığı gibi, KİT’ler vasıtasıyla özel kesimi güçlendirme politikası enflasyon anlamında baskıyı oldukça arttırmış ve diğer yandan da ücret-fiyat ilişkisini fiyatlar lehine bozarak, kaliteli personelin KİT’lerden ayrılmasına neden olmuş ve kamu kurumlarının zararlarının giderek artış göstermesine yol açmıştır.<sup>13</sup>

İlerleyen dönemde 1964 yılında yürürlüğe konulan 440 sayılı Kanunun bazı maddelerinde de özelleştirmeye ilişkin hükümler düzenlenmiştir. Bahse konu kanunun 4. Maddesinde “Kanunla yapılmış devlet iştiraklerinin kanunla, veraset ve sair yollarla meydana gelmiş devlet iştiraklerinin kanunla, veraset ve sair yollarla meydana gelmiş devlet iştirakleriyle teşekkül ve iştiraklerin devir veya tasfiyesi bakanlar kurulu kararıyla yapılır” ifadesi yer almış, 5. Maddesinde ise “Teşekküllerin yönetim kurulları kendi iştiraklerinin satılması, devir ve tasfiyesi hususunda Bakanlar Kuruluna teklif yapmakla görevlidir.” hükmü ile yetkinin kapsamı belirlenmiştir.<sup>14</sup>

Türkiye’nin ekonomik sisteminde ciddi değişikliklerin başlangıcı, kısaca 24 Ocak kararları olarak bilinen Ekonomik Program Paketi’dir. 24 Ocak 1980 tarihinde uygulamaya konulan bu kararlar serbest piyasa ekonomisine geçiş açısından önemli bir adım olarak görülmektedir.

Ancak Türkiye’de özelleştirmeye dair ilk yasal düzenleme, 29.02.1984 tarih ve 2983 sayılı Kanun ile yapılmıştır. 2983 sayılı Kanun ile gelir ortaklığı senedi, hisse senedi ve işletme hakkı devri şeklinde ifade edilen özelleştirme yöntemleri

---

<sup>12</sup> “Memlekette mevcut olmayan sanayi tesis ederek, yerli ve içeride yetiştirilemeyen hammaddeyi üretmek suretiyle, belirli bir bölgenin, bu çeşit üretilmiş madde ihtiyacının sürekli olarak giderilmesini sağlamayı taahhüt edenlere, Ticaret Bakanlığınca sınırlandırılacak bölgeler içerisinde, sanayi kuruluşları kurup, işletmeleri için Bakanlar Kurulu kararı ile imtiyaz verilebilir. Bu niteliklere sahip sanayi kuruluşlarına tahsis edilecek sermaye miktarı yarım milyondan az olamayacağı gibi, imtiyaz süresi yirmi beş seneyi ve imtiyaz verilecek bölgenin kapsamı sekiz il idari sınırını aşamaz. Bu kuruluşlarla şeker fabrikaları üçüncü fasıldaki izin ve muafiyetlerin tamamından yararlanabilecekleri gibi, dördüncü maddede belirtilen arazi miktarının bunlar hakkında elli hektara kadar genişletilebilmesi mümkündür.”

<sup>13</sup> KARLUK S. Rıdvan, “Türkiye’de KİT’ler ve Özelleştirme”, İstanbul-1994, s.21

<sup>14</sup> AKTAN Coşkun Can, “Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları”, TÜSİAD-1992, s.9

tanımlanarak, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi ve Kamu Ortaklığı Fonu kurulmuştur. Akabinde 2985 sayılı Kanun ile Toplu Konut Fonu kurularak, Fonun, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu ve Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi ile ilişkileri tanımlanmıştır.<sup>15</sup>

İlk düzenleme sonrasında özelleştirmeye ilişkin olarak hazırlanan ikinci yasal düzenleme 8/6/1984 tarih ve 233 sayılı KHK'nın 38. maddesi ile yapılmıştır. Bu maddede daha önce Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu'na verilen özelleştirme ile ilgili karar verme yetkisi Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu'na verilmiş olup, ise yürütme görevi Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi'nde bırakılmıştır.

İlerleyen tarihte 28.5.1986 tarih ve 3291 sayılı Kanun ile özelleştirme konusunda yeni bir düzenleme getirilerek 233 sayılı KHK'nin 38. maddesinin uygulanmayacağı hükmü getirilmiş, özelleştirmenin karar alma ve uygulama aşamalarına dair yeni düzenlemeler ele alınmıştır. 3291 sayılı Kanun ile getirilen en önemli düzenleme; özelleştirmede kapsama alınma sürecinin tanımlanması ve Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu'na verilen görev ve yetkilerin kuruldan alınarak yeniden Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kuruluna devredilmesidir.

Özelleştirme konusunda yetkili kurullarla ilgili olarak 28.12.1987 tarih ve 304 sayılı KHK ile yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bu KHK ile Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu ile Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu kaldırılarak bu kurullara verilen görev ve yetkiler bu kez Yüksek Planlama Kurulu'na devredilmiştir.

9.4.1990 tarih, 412 ve 414 numaralı Kanun Hükmünde Kararnameler ile 2983 sayılı Kanun'da değişiklik yapılarak, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı; Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı olarak tüzel kişiliğe sahip iki ayrı idare şeklinde yeniden teşkilatlandırılmıştır. 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu'nu değiştiren 412 sayılı KHK ile Toplu Konut İdaresi kurulmuş ve Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi'nin toplu konutla ilgili görev ve yetkileri bu idareye devredilmiştir. Öte yandan, 414 sayılı KHK ile Özelleştirme işlemlerine ilişkin görev ve yetkiler ile Kamu Ortaklığı Fonu ile ilgili görev ve yetkiler Kamu Ortaklığı İdaresi'ne devredilmiş olup, ayrıca, bu Kanun Hükmünde Kararname ile

---

15

[www.oib.gov.tr/Türkçe/Sayfalar/Detay/Türkiyede\\_Özelleştirme\\_Uygulamaları/1489152956.html?](http://www.oib.gov.tr/Türkçe/Sayfalar/Detay/Türkiyede_Özelleştirme_Uygulamaları/1489152956.html?)

Yüksek Planlama Kurulunun özelleştirmeye ilişkin görev ve yetkileri Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı'na verilmiştir.

Özelleştirme mevzuatında 6.3.1991 tarih ve 3701 sayılı Kanun ile ortaya konulan değişiklik ile Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı'na verilen özelleştirme ile ilgili karar alma yetkisi yeniden Yüksek Planlama Kurulu'na devredilmiştir. Devamında, 20.12.1991 tarihli ve 473 sayılı KHK ile Kamu Ortaklığı Yüksek Kurulu oluşturulmuş ve özelleştirmeye ilişkin işlemler ile Kamu Ortaklığı Fonu hakkında karar alma yetkisi bu Kurula bırakılmıştır.

Özelleştirme ile ilgili zaman içerisinde yasal boşlukların belirginleşmesi ve genel yetki kanunları ile bu yetki kanunlarına dayanılarak çıkarılan KHK'lerin Anayasa Mahkemesi tarafından açılan davalarla iptal edilmesi nedeniyle, özelleştirme ile ilgili düzenlemeleri kapsayan ve Anayasa Mahkemesi'nin iptal gerekçelerini dikkate alan bir düzenleme yapılması gereği hasıl olmuştur. Bu doğrultuda, 5.5.1994 tarihli ve 3987 sayılı Kanun ile hükümete üç ay süre verilerek özelleştirme konusunda KHK çıkarma yetkisi verilmiştir. Bu yetkiye dayanılarak çıkarılan 30.5.1994 tarihli ve 530, 531 ve 532 sayılı KHK ile özelleştirme ve özelleştirmeye bağlı istihdam problemlerinin çözümüne yönelik oldukça önemli düzenlemeler yapılmıştır.

Çıkartılmış olan kararnamelerin dayanağı olan 3987 sayılı Yetki Kanunu'nun 7 Temmuz 1994 tarihinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesi üzerine bu kanun çerçevesinde çıkarılan 530, 531, 532, 533 ve 546 sayılı kanun hükmünde kararnamelerin iptali ve bu konuda yürütmenin durdurulması amacı ile Anayasa Mahkemesi'ne yapılan başvuru sonucunda, Anayasa Mahkemesi'nin 21 Temmuz 1994 tarihli ve 1994/63 esas sayılı Kararı ile söz konusu çıkartılmış olan KHK'ler iptal edilmiştir. Bu iptal kararları sonucu, doğacak hukuki boşluğun özellikle yetki açısından sorun teşkil etmesi üzerine Bakanlar Kurulu tarafından açıklık getirilmiştir. Konuya ilişkin olarak 3 Ağustos 1994 tarihinde yayınlanan Başbakanlık genelgesinde, Anayasa Mahkemesi'nin gerekçeli iptal kararının Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bu konudaki idari eylem ve işlemlerin, iptal kararından önceki mevzuat çerçevesinde yürütülmesi öngörülmüştür. Bu bağlamda İdare, 5 Ağustos 1994 tarihinden itibaren yeniden Kamu Ortaklığı İdaresi adı altında ve eski statüsünde faaliyetlerine devam etmiştir.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> BAYTAN İlhan, s. 35

Yukarıda bahsedilen gelişmeleri takiben, özelleştirmeye ilişkin esasların üzerinde fikri ve siyasi açıdan uzlaşma sağlanabilecek bir kanun hazırlanması gerekliliğinin ortaya çıkması sebebiyle yeniden düzenleme çalışmalarına başlanmıştır. Bu çalışmalar sonucunda hazırlanan 24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı “Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” 27 Kasım 1994 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

## **2.2. 4046 Sayılı Kanun**

Bu Kanunun yürürlüğe girmesi ile yeni düzenlemeler ortaya konulmuş; bu bağlamda Özelleştirme Yüksek Kurulu, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Özelleştirme Fonu kurulmuştur. Diğer taraftan, bu kanun çerçevesinde özelleştirmenin kapsamı genişletilmiş ve özelleştirilecek kuruluşlar ile özelleştirme uygulamalarına ilişkin usul ve esaslar kapsamlı olarak kanunda belirlenmiştir. Ayrıca, özelleştirme uygulamaları sırasında veya sonrasında mağduriyete uğrayarak işini kaybedenlere, kanunda belirtilen hükümler ışığında, yasalardan veya toplu iş sözleşmelerinden doğan tazminatlarına ek olarak iş kaybı tazminatı ödenmesi öngörülmüştür. Akabinde erken emekliliğin teşviki amacıyla, özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlarda Emekli Sandığı'na tabi personelden hizmet süresi itibariyle emeklilik hakkı kazananlara, bu hakkı kazandıkları tarihten itibaren iki ay içerisinde emekli olmayı istemeleri durumunda ikramiyelerinin %30 fazlası ile ödenmesi karara bağlanmıştır. Bu kapsamdaki kuruluşlarda özelleştirme uygulamaları sonucu kadrosu iptal edilen memur ve sözleşmeli personelin diğer kamu kurum ve kuruluşlarındaki boş kadro ve pozisyonlara atanmalarına ilişkin düzenlemeler ortaya konulmuş, özelleştirme uygulamalarından elde edilecek gelirlerin, genel bütçe harcama ve yatırımlarında kullanılmaması hükme bağlanmış ve stratejik nitelikteki kuruluşlarda imtiyazlı hisse bulundurulması öngörülmüştür.

Yukarıda kısaca değinilen durumlar sonucunda özelleştirme uygulamalarında karşılaşılan sorunların ve Anayasa Mahkemesince verilen iptal kararları neticesinde oluşan hukuki boşluğun giderilmesi amacı ile 4046 sayılı Kanunda yeni düzenleme ve değişiklikler yapılmıştır. Bu aşamadaki düzenleme ve değişiklikler aşağıda belirtilmiştir.<sup>17</sup>

1. 27.04.1995 tarih ve 4105 sayılı Kanun ile; 4046 sayılı Kanunun 22. maddesinde düzenlenen “kuruluşlardaki Personelin Nakli” başlıklı maddede

---

<sup>17</sup> BAYTAN İlhan, s. 310

değişiklik yapılmış, özelleştirme kapsamına alınmış olan kuruluşlardaki gereğinden fazla personelin diğer kamu kurum ve kuruluşlarına nakiline ilişkin hükümler ile nakle tabi personelin özlük haklarına dair hükümler ele alınmıştır. Ek olarak, anılan kanunun 37. maddesinde yapılmış olan değişiklik ile limanların mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle gerçekleştirilecek özelleştirme işlemlerinden sadece Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin fayda sağlayabileceği, bu haktan yararlanabilecek şirketin Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş olması, yabancı sermaye payının % 49'u geçmemesi ve idare ve temsil etmeye yetkili kimselerin Türk vatandaşı olması ile şirket ana sözleşmesinde oy ekseriyetinin Türk vatandaşlarında bulunması gerektiğine yönelik düzenlemelere yer verilmiştir.

2. 25.05.1995 tarih ve 4108 sayılı Kanun ile; 4046 sayılı Kanunun 1. maddesinin (A) fıkrası ile özelleştirme kapsamına alınan iktisadi kıymetler; aynı Kanun maddeleri çerçevesinde teslim ve kiralanması işlemlerinin katma değer vergisinden muaf olmuşlardır.
3. 4046 sayılı Kanun ile özelleştirme programına alınan kurum ve kuruluşların özelleştirme yöntemleri, değer tespiti ve ihale usullerinin nasıl yapılacağını düzenleyen 18. maddesi; Anayasanın 7. maddesine aykırılığı sebebiyle, 9 Nisan 1997 tarihinde Anayasa Mahkemesi kararıyla iptal edilmiştir. 03.04.1997 tarih ve 4232 sayılı Kanunla bahse konu madde Anayasa Mahkemesinin iptal gerekçeleri dikkate alınarak yeniden düzenlenmiş, 8 Nisan 1997 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.
4. 13.8.1999 tarih ve 4446 sayılı Kanun'un 1. maddesi ile Anayasanın 47. maddesinde değişiklik yapılmış ve "Devletin, kamu iktisadi teşebbüslerinin ve diğer kamu tüzel kişilerinin mülkiyetinde bulunan işletme ve varlıklarının özelleştirilmesine ilişkin esas ve usuller Kanunla gösterilir." ifadesi kullanılarak özelleştirme Anayasada da yer almıştır.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> 4046 sayılı Kanun ile 233 sayılı "Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" de yaptığı değişiklik neticesinde 233 sayılı KHK'de "kamu iktisadi teşebbüsü (KİT)" ifadesinin "iktisadi devlet teşekkülü (İDT)" ve "kamu iktisadi kuruluşu (KİK)" nun ortak adı olup iktisadi devlet teşekkülü; sermayesinin tamamı devlete ait, iktisadi alanda ticari esaslara göre faaliyet göstermek üzere kurulan kamu iktisadi teşebbüsünü; kamu iktisadi kuruluşu ise; sermayesinin tamamı devlete ait olup tekel niteliğindeki mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve gördüğü bu kamu hizmeti dolayısıyla ürettiği mal ve hizmetler imtiyaz sayılan kamu iktisadi teşebbüsünü ifade etmektedir.

5. 26.05.2000 tarih ve 4568 sayılı Kanun ile; 4046 sayılı Kanununun 10. maddesinde yer alan “Bu Kanunun geçici 8. maddesinde Kamu Ortaklığı Fonu’na yapılan aktarmalar hariç Özelleştirme Fonu’ndan genel bütçeye kaynak aktarılmaz” ifadesi “Özelleştirme Fonunun nakit fazlası, Hazinesinin iç ve dış ödemelerinde kullanılmak üzere Hazine hesaplarına intikal ettirilir” şeklinde değiştirilmiş, geçici yürürlüğe konulmuş olan 8. madde ise yürürlükten kaldırılmıştır.
6. 01.08.2003 tarih ve 4971 sayılı Kanun ile; Özelleştirme Yüksek Kurulunun ne şekilde oluşturulacağı ve Başbakan’ın bu Kanun ile sahip olduğu yetkilerini devredeceği Bakan’ın belirlenmesine dair düzenlemeler de yapılmıştır. Bu anlamda, önceden ÖYK üyelerinin hangi bakanlar tarafından oluşturulacağı kanunda belirtilmiş iken, değişiklik yapılmasıyla ÖYK üyelerini belirleme yetkisi Başbakan’a verilmiştir.
- 4046 sayılı Kanununun 7. maddesinde bahsedilen yasaklara ilişkin olarak yapılan değişiklik ile çalışanların halka arz yoluyla özelleştirme uygulamalarına katılmaları yolu açılmıştır. Eski kanun ve düzenlemelere bakıldığında, kuruluşlarda çalışan kimselerin hiçbir şekilde halka arza katılmaları mümkün değilken, değişiklikle yasak sınırı (yönetici konumunda olanlar ile sınırlandırılmak suretiyle) daraltılarak bahsedildiği şekilde değiştirilmiştir.
  - Kullanım alanları açısından özelleştirme fonu yeniden düzenlenmiş ve daha önce değer tespit çalışmalarında en az üç değer tespit yönteminin kullanılması zorunlu tutulurken, bu Kanunla yapılan değişiklik ile değer tespit çalışmalarında en az iki değer tespit yönteminin kullanılması yolunda değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklik ile önceden, arsa ve atıl işletmelerin değer tespitinde büyük zorluklar yaşanırken; yapılan değişiklikle teknik olarak rahatlık sağlanmıştır. Ayrıca özelleştirme ihaleleri için istekliler arasında kapalı teklif usulü ile gerçekleştirilecek ihaleler yeniden düzenlenmiştir.
  - Özelleştirilecek kurum ve kuruluşlarda çalışmakta olan personelin nakiline ilişkin 22. madde yeniden hazırlanarak uygulamada ortaya çıkan sorunlar çoğunlukla giderilmiştir. İlave emeklilik ikramiyesi ödemesi ile de ilgili maddede düzenlemeye gidilmiş ve sosyal yardım zammı ödemelerine ilişkin madde yürürlükten kaldırılmak suretiyle uygulamalardaki problemlerin

ortadan kaldırılmaları amaçlanmıştır. Kanundan önce, nakle tabi personelin özlük hakları, makam ve temsil tazminatları, emeklilik ikramiyeleri, sosyal yardım zamları, kıdem tazminatları ve kadro durumlarından ortaya çıkan sorunlar için bu Kanunla ilgili maddelerde yapılan değişiklikler ile sorunlar büyük ölçüde giderilmiştir.

- Ayrıca 4971 sayılı Kanunla, 4046 sayılı Kanun'da yapılan diğer düzenlemeler ile özelleştirme uygulamalarının hızlandırılması için hükümler getirilmiştir. Özelleştirme uygulamalarının idari ve hukuki açıdan hızlanması ve kolaylık sağlanması için bürokratik işlemleri basitleştirici ve kolaylaştırıcı düzenlemeler getirilmiştir.

7. 27.4.2004 tarih ve 5148 sayılı Kanun ile; 4046 sayılı Kanunun 37/b maddesinde değişiklik yapılarak, Kamu İhale Kurumundan uygun görüş alınması üzerine danışmanlık ihalelerine ilişkin esasların İdare tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği düzenlenmiştir.

8. 16.6.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanun ile; 4046 sayılı Kanunun 37. maddesinin (a) bendinde bulunan ve "Limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmesinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir." cümlesi ile aynı bendin son cümlesi yürürlükten kaldırılarak, limanların özelleştirilmesinden yabancı uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin faydalanabilmesine yol açılmıştır.

9. 17.9.2004 tarih ve 5234 sayılı Kanun ile; 4046 sayılı Kanuna Geçici bir 18. madde eklenerek, işçi statüsünde firmada çalışan ve özelleştirme nedeniyle işini kaybeden kapsam içi personelin 657 sayılı Yasanın 4/C maddesi uyarınca yeniden işe yerleştirilmesine ilişkin düzenlemeler eklenmiştir.

10. Özelleştirme anlamında son olarak, 03.07.2005 tarih ve 5398 sayılı Kanun yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile yapılan değişiklikler ana hatları ile beraber aşağıda belirtilmiştir;

- 4046 sayılı Kanun'un adı "Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun" olarak değiştirilmiştir.
- Değer tespit sonuçlarının kamuoyuna duyurulması konusunda açıklık getirilmiş, iştirak hisselerinin özelleştirilmesinde kolaylık sağlanmış, özelleştirme işlemlerinin yapılabilmesi için kullanılan ihale usulleri içerisinde yer alan, "Belirli istekliler arasında ihale usulü" yeniden

tanımlanmış ve bu suretle anılan ihale usulüne işlerlik kazandırılmaya çalışılmıştır.

- Özelleştirme programına alınan kuruluşların birleşme bölünme ve yeniden yapılandırılmaları konusunda karşı karşıya kalınan güçlüklerle çözüm üretilmeye çalışılmıştır.
- İş kaybı tazminatı ile nakile tabi personelin nakline ilişkin hükümlerde uygulamada karşılaşılan ve hukuki uyumsuzluklara sebebiyet veren bazı hususlar yeniden düzenlenerek, hukuki ihtilaflar önlenmiştir.
- Nakle tabi personel ve istihdam fazlası personele ilişkin ihtilaflar ve yorum farklılıkları giderilmiştir.
- Özelleştirme uygulamaları aleyhine açılan davaların hızlı bir şekilde sonuçlandırılmasını temin edecek şekilde düzenlemeler yapılmış ve özelleştirme uygulamalarına karşı dava açılması halinde bu davaların Danıştay'da görüleceği hüküm altına alınmıştır. Ayrıca Özelleştirme İdaresi Başkanlığının taraf olduğu dava ve takiplerin her türlü harçtan muaf olacağı da düzenlemede belirtilmiştir.
- Uygulamada karşılaşılan sorunların giderilmesi amacıyla 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu, 3194 sayılı İmar Kanunu ve 3621 sayılı Kıyı Kanununda bazı düzenlemelere gidilmiş, Kıyı Kanununa kruvaziyer liman tanımı eklenmiş ve bu limanların kıyılarda yapılandırılmasına imkan sağlanmıştır.
- Faaliyet göstermeyen İstanbul Temsilciliği'ne dair yasal düzenlemeler iptal edilmiştir.

### **2.3 Özelleştirme İle İlgili Diğer Mevzuatta Yer Alan Düzenlemeler**

Özelleştirme yalnızca 4046 sayılı Kanunda ele alınmamakla birlikte diğer mevzuatlarda da özelleştirme ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Bunlara kısaca aşağıda değinilmiştir.

**1.** 320 sayılı Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'de 15.8.2003 tarihli ve 4971 sayılı yasa ile yeni bir düzenleme getirilerek, Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü tarafından şans oyunlarını planlamak, tertip ve çekilişini düzenlemek üzere lisans verilmesi suretiyle bu tür oyunların özelleştirilmesine imkan sağlanmıştır. Milli Piyango İdaresi icra eden bir kurum olmaktan çıkarılarak düzenleyici kurum haline getirilmiştir.

2. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 35. maddesine 31.7.2004 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan 5228 sayılı Kanun ile eklenen; "Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından yürütülmekte olan Araç Muayene İstasyonları/Hizmetinin özelleştirilmesinde değer tespit işlemleri indirgenmiş nakit akımları (net bugünkü değer) yöntemine göre yürütülür." şeklindeki düzenleme getirilerek Araç Muayene İstasyonları/Hizmetinin özelleştirilmesi işlemlerinin Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından gerçekleştirileceği hüküm altına alınmıştır.

3. T.C. Ziraat Bankası, Türkiye Halk Bankası A.Ş. ve Türkiye Emlak Bankası A.Ş.'nin özelleştirmeye açılmalarını sağlamak amacıyla yeniden yapılandırılmaları ile bahse konu olan Bankaların hisselerinin 4046 sayılı Kanun çerçevesinde satış yöntemiyle özelleştirilmeleri 15.11.2000 tarih ve 4603 sayılı Kanun ile düzenlenmiştir.

4. 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu'nun 14. Maddesi ile; Türkiye Elektrik Dağıtım A.Ş., Elektrik Üretim Anonim Şirketi ile bunların müessese, bağlı ortaklık, iştirak, işletme ve işletme birimleri ile varlıklarının 4046 sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından yürütüleceği hüküm altına alınmıştır.

5. 5434 sayılı Emekli Sandığı Kanunu'nun 20. Maddesinin değiştirilmesi ile T.C. Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü'ne ait ve doğrudan müdürlüğün hizmetleriyle ilgili olmayan gayrimenkulleri ile iştirak paylarının yine aynı maddede belirlenmiş olan usul ve esaslar dikkate alınarak satılabileceği, Sandık Yönetim Kurulunca belirlenecek gayrimenkul ve iştirak payları satışının Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından gerçekleştirilebileceği hüküm altına alınmıştır

6. Türk Telekom'un özelleştirilmesine ilişkin usul ve esaslar 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu'nda düzenlenmiştir. 406 sayılı Kanun ile bağımsız değer tespit işlemleri yapan ve ihale işlemlerini yapan komisyonlar kurulmuş ve kanun tarafından Özelleştirme İdaresi Başkanlığı bu komisyonların sekreterlik hizmetlerini yürütmekle görevlendirilmiştir. Ayrıca, Türk Telekom hisselerinin 406 sayılı Kanun çerçevesinde satış yöntemiyle özelleştirileceği ve hisselerin satışına ilişkin usulü işlemlerin Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından yürütüleceği yine hüküm altına alınmıştır.

### **3. ÖZELLEŞTİRME YÖNTEMLERİ**

Özelleştirme yöntemleri, özelleştirme programına alınan kuruluşların mülkiyetinin ya da mal ve hizmet üretim birimlerinin kullanım haklarının özel teşebbüse devrini sağlayan uygulama biçimleri olarak tanımlanabilmektedir. Özelleştirme yöntemleri Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından 5 ana yöntem

altında ele alınmıştır. Bunlar; İşletme Hakkı Devri, Kiralama, Satış, Mülkiyetin Gayri Ayni Tesisi ve Gelir Ortaklığı Modeli ile Sair Hukuki Tasarruf olarak belirlenmiştir.<sup>19</sup>

Çalışmanın konusu içerisinde ele almak gerekirse, limanların özelleştirilmesinde liman varlıklarının ya da hizmetlerinin yetkili kamu idarelerinden (Devlet, bölgesel yönetim ya da belediye) özel sektöre devri konusunda çok sayıda alternatif özelleştirme yöntemine sahiptir. Sözü edilen kamu idareleri liman özelleştirmelerinde yaygın olarak; ticarileşme, şirketleşme, serbestleşme, idari sözleşmeler, kiralama, işletme hakkı devri, ortak girişim (Joint Venture), yap-işlet-devret ve satış yöntemlerini kullanmaktadırlar. Aslında ilk üç yöntemin (ticarileşme, şirketleşme ve serbestleşme) uygulanması durumunda limanların özel sektöre devredilmemesi ve halen kamunun elinde bulunmaya devam etmesi nedeniyle bu yöntemler özelleştirme olarak kabul edilmemektedir.

Dünyada başlıca üç liman özelleştirme yöntemi mevcuttur. Bunlardan birincisi liman işletme hakkı devri, imtiyaz anlaşması, kira sözleşmeleri ile bu hizmetlerin özel sektör tarafından yürütülmesidir.<sup>20</sup> İkinci durumda ise limanların daha fazla ticari esaslara göre çalıştırılmasını sağlayacak şekilde yönetilmeleri (yönetim anlaşması – management contract) ve üçüncüsü gerekli finansmanın elde edilmesi amacıyla özel sektöre transferidir. Liman işletmesine özel sektörün katılım şekilleri aşağıda yer almaktadır.<sup>21</sup>

- a) Liman ekipmanının kiraya verilmesi,
- b) Liman arazisinin ekipmanlı / ekipmansız kiraya verilmesi,
- c) Yönetim sözleşmeleri,
- d) Liman arazisinin üstyapı yatırım yapma koşuluyla özel sektöre kiraya verilmesi,
- e) Özel sektörün liman yatırımlarının finansmanına doğrudan katılımı,
- f) Yap – İşlet – Devret Modeli,
- g) Özel sektör ve liman idaresi arasındaki ortak girişim.

Özel sektörün liman faaliyetleri içerisindeki yerinin belirlenebilmesi ve diğer yöntemlerin ölçüsünün ortaya konulabilmesi için dünya ölçeğinde genel kabul gören özel sektöre katılım şekilleri de dikkate alınarak yukarıda sayılmış olan dokuz ayrı özelleştirme yöntemi üzerinde durulacaktır. Bu özelleştirme yöntemleri çalışmanın

---

<sup>19</sup> [http://www.oib.gov.tr/Türkçe/Kurumsal/Detay/Ozelleştirme\\_Yöntemleri/1488959781.html](http://www.oib.gov.tr/Türkçe/Kurumsal/Detay/Ozelleştirme_Yöntemleri/1488959781.html)

<sup>20</sup> Cook, P. ve Kirkpatrick, C. (1989), "Privitization in Less Developed Countries", Billing & Sons s. 7

<sup>21</sup> Ateş, A., Karadeniz, Ş. & Esmer, S. (2010). "Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri". Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, 2 (2). S. 83-98.

konusunu teşkil etmesi sebebiyle hem genel olarak hem de limanlar üzerinden değerlendirilecektir.

### **3.1 Ticarileşme (Commercialization)**

Ticarileşme yöntemine göre, varlıkların mülkiyeti kamuda kalmaya devam ederken liman temel hizmet birimleri farklı işletim birimleri olarak ayrılacak, her bir birim kendi bilançosuna sahip bağımsız ticari şirkete dönüşecektir. Her bir şirket kullandığı tesisler için liman otoritesine kira ödemesi yapacak ve kurulan bu şirketlerin pazarın ihtiyacına ve piyasa faaliyetlerine göre diğer şirketlerden hizmet tedarik etmesine izin de verilecektir. Bu nedenle bu yapılandırma özelleştirmeye doğru önemli bir adım olarak kabul edilir.<sup>22</sup>

Bu özelleştirme yönteminde zorunlu unsur merkezi bir otoritenin yer almasıdır. Durum limanlar için ele alındığında, liman otoritelerinin ticarileştirme yöntemini tercih etmesinin ana nedeni limanlarda hizmet sağlayıcıları arasında ve aynı hinterlanda hizmet eden limanlar arasında rekabetin uygulanmasını sağlayabilmektir. Rekabetin uygulanması ile liman idaresinin liman kullanıcılarının ihtiyaçlarını sağlamada daha fazla uğraş göstereceği ve hizmet kalitesi ve fiyatları daha uygun hale getireceği hedeflenmektedir. Ticarileşme yöntemine başarılı bir örnek göstermek gerekirse İspanya Trinidad Tobago Liman İdaresi gösterilebilmektedir.

### **3.2 Şirketleşme (Corporatization)**

Bir yöntem olmak üzere Şirketleşme; kamu liman idaresinin ulusal şirketler kanununa göre işletilen bir şirkete dönüştürülmesi projesini ifade etmektedir. Liman mülkiyeti yine kamuda kalmaya devam ederken liman idaresi yasal ve finansal olarak Şirketler Kanunu veya buna benzer ulusal düzenlemeler ışığı altında bağımsız bir şirkete dönüşmektedir. Ticarileşmeden temel farkı şirketleşmede limanın hizmet birimlerinin değil liman idaresinin bir bütün olarak şirkete dönüşmesi söz konusu olmaktadır. Şirketleşmenin temel amacı pazar gücü sorumluluğunu arttırmak, şirket üzerinde doğrudan hükümetin kontrolünü azaltmak ve gerçekleştirecek olduğu faaliyetlerinde liman idaresinin sorumluluğunu sağlamaktır. Ancak tam bir özelleştirme sayılmayarak, liman idaresinin şirkete dönüştürülmesi kamunun elindeki hisselerin elden çıkarılması anlamı taşımadığı gibi özel sektörün limancılık faaliyetlerine katılma anlamı da taşımamaktadır. Bu görevi nedeniyle şirketleşme, özelleştirmenin hazırlık aşaması şeklinde kabul edilmektedir.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> ERKAN Fikret, s.34

<sup>23</sup> ERKAN Fikret, a.g.e. s.36

### **3.3. Serbestleşme: Piyasanın İşleyişindeki Kontrolü Kaldırma (Liberalization)**

Serbestleşme, özel sektörün limancılık faaliyeti yapmasına izin verilerek kamu limanının organizasyonel anlamda tekel gücünün azaltılmasını ifade etmektedir. Kamu idaresi tarafından liman hizmetlerinin sağlanmasında uygulanan kural ve düzenlemelerin kaldırılarak piyasanın liberalleşmesi ve rekabet ortamı oluşturularak liman hizmetlerinin etkinliği ve verimliliğin sağlanması bu modelin temel hedefini oluşturmaktadır.

Kamu limanlarının özel sektör limanları ile rekabetinin uygulamada sağlanması durumunda, liman idareleri özel sektörün işlettiği limanlarda uygulanan kurallara uyma ihtiyacında olacağından, serbestleşme ticarileşmenin tamamlayıcı unsuru olarak düşünülebilmektedir.

Serbestleşmenin piyasa üzerinde pozitif ve negatif etkileri bulunmaktadır. Şüphesiz ki, daha etkili hizmet sunumu sağlayacak bir rekabet ortamı sağlanması pozitif etkisini ifade ederken; güvenlik ve istihdamla ilgili uluslararası kural ve düzenlemelere uymak amacıyla limanın yönetim ve işletimi için bir kısım kurallar bulunma ve uyma zorunluluğu da negatif tarafını göstermektedir.

Serbestleşmeye yönelik eleştiriler ise genellikle liman işletmecisinin çapraz sübvansiyonlar uygulayabilme ve kamu liman organizasyonunun özel işletmeci ile rekabet edebilmek için adil olmayan hizmet vermeyi reddetme veya yüksek fiyattan hizmet sunma gibi bazı uygulamalara başvurabilmesine ilişkindir. Söz konusu sorunların önüne geçilmesi için devletin limanların yanı sıra limanlarda verilen yük elleçleme, römorkaj gibi tüm ticari nitelikteki hizmetleri serbestleştirilmesi veya özelleştirmesi bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır.<sup>24</sup>

Ticari ve ulaşım rotasını sınırlayıcı kuralların kaldırılması, fiyat serbestisi verilmesi, hacim ve hizmete dayalı büyük gemilerle özel anlaşma yapma hususunda ulaşım operatörlerine serbestlik verilmesi gibi uygulamalar serbestleşmeye en uygun örneklerdendir.

### **3.4 İdari Sözleşmeler (Management Contracts)**

İdari Sözleşme, liman tesislerinin ve/veya hizmetlerinin tamamının ya da bir kısmının idaresinin bir sözleşme çerçevesi içerisinde liman otoritesi tarafından özel sektöre bırakılması anlamına gelmektedir. Sözleşmeye konu hizmetlerin yerine getirilmesi karşılığında teslim edilen işler için liman otoritesi tarafından üstlenici şirkete bir ödeme yapılmaktadır. Bu ödemeye ek olarak varlıkların mülkiyetine sahip olan liman

---

<sup>24</sup> SESLİ Evren, "Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet" Uzmanlık Tezleri Serisi No:9, Ankara-2008, s.21

otoritesi alt ve üst yapı yatırımlarını finanse etme yükümlülüğünü de sürdürmeye devam etmektedir.

İdari sözleşmeler genelde en az beş yıllık bir zaman dilimi için yapılır ve alıcılar bu süre içerisinde liman hizmetlerini mevcut liman personeli ile sürdürme, bütün müşterilere yeterli ve etkin hizmet sağlama taahhüdünde bulunurlar. İdari sözleşmeyle, üstlenici liman ya da terminallerin sözleşme süresi içerisinde etkin bir şekilde idaresi ve işletimi için liman otoritesine bir paket sunmaktadırlar. Daha çok liman otoritesinin bir işletici olarak başarısız olduğu limanlarda uygulanan bir yöntem olup, bu yöntemi uygulayan ülke sayısı sınırlıdır. Liman otoritelerinin idari sözleşme yöntemini tercih etmelerine sebep olan temel unsurlar:

- Liman otoritesinin liman idaresi konusunda yetersiz olması,
- Özel sektörün liman hizmetlerini etkin ve verimli olarak sağlayacağını kabul edilmesi,
- Liman otoritesinin limanı modernize etmek için kısa dönemde finansal yeterliliğe sahip olmaması,
- Liman işletimine bürokratik ve siyasi müdahalelerin ortadan kaldırılması

olarak nitelendirilmektedir.

### **3.5 Kiralama (Lease)**

4046 sayılı kanunda düzenlenen diğer özelleştirme yöntemlerinden biri kiralama'dır. Kanununun 18/A-B maddesinde kiralama, kuruluşların aktiflerindeki varlıklarının kısmen veya tamamen bir bedel karşılığında ve belli bir süre ile kullanma hakkının verilmesi olarak tanımlanmıştır. Limanlar açısından limanı kiraya vermeye yetkili otorite, liman varlıklarının geçici kullanımını ve sahipliğini maddede belirtildiği gibi kısa süre boyunca kiralayana devretmesine karşın, varlıkların mülkiyetini elinde tutmaya devam etmektedir.

Kiralama metodunun temel özelliği; kiracının kar elde edip etmemesine bakılmaksızın sözleşmeyle belirlenen kirayı ödemek zorunda olması nedeniyle ticari işletim riskinin tamamını üstlenmesidir. Kiralama yönteminin bu özelliği Joint Venture yönteminde yer alan her iki tarafın riski paylaşma özelliğiyle karşılaştırıldığında kiralayan için işbirliğini bir ölçüde daha az ilgi çekici yapmakta ve kiracının sorumluluğunun oldukça fazla olduğunu göstermektedir. Buna karşın kamu otoritelerince, kiracının yeterli performansı göstermesi ve kiralanan varlıkların etkin olarak idare edilmesi için bu özelliğin yoğun bir teşvik olduğu ifade edilmektedir.<sup>25</sup>

Limanlar özel sektöre genellikle iki şekilde kiraya verilmektedir;

---

<sup>25</sup> Cass, S, "Port privatization-process, players and progress" 1996, s. 45, London:IRR Publication / Cargo Systems

- Kiracı tarafından yatırım yapılmaksızın liman alanının ve tesislerin bulunduğu şekilde kiralınması
- Kiracı tarafından yatırım yapılması şartıyla kiralama

Bu ayırım limanların kiralama amacına ve özel sektörün ihtiyacına göre belirlenmektedir. Kiraya verilecek varlıklar limanlarda aşağıdaki şekildedir;

- İskele duvarına kadar gelen işlenmemiş toprak alanıyla birlikte iskele duvarı ve su bağlantısı,
- İskele duvarına kadar gelen işlenmiş ve düzlenmiş toprak alanıyla birlikte iskele duvarı ve su bağlantısı,
- Gemiden karaya taşıma ekipmanları ve iskele duvarının gerisinde işlenmiş ve düzlenmiş toprak alanıyla beraber iskele duvarı ve su bağlantısı,
- Gemiden karaya taşıma ekipmanları, terminal taşıma ekipmanları, ofisler, binaların bakımı ve kapı kompleksleri ile iskele duvarının gerisinde işlenmiş ve düzlenmiş toprak alanıyla beraber iskele duvarı ve su bağlantısı dahil tam kapsamlı terminal.

Kiralama süresi, liman için yapılması gereken özel yatırımın kapsam ve önemine göre değişiklik gösterebilmektedir. Anlaşmaya varılan süre yapılan yatırım dikkate alındığında kiracı için tatmin edici olmalıdır. Özel yatırım yapılmasını gerektiren kiralamalarda yaygın kiralama süresi 20 ile 25 yıl arasındadır. Kiracı tarafından özel yatırım yapılmasını gerektirmeyen yalnızca küçük çaplı yatırım gerektiren kiralamalarda bu süre 10 ile 15 yıl arasında değişkenlik göstermektedir. 10 yıldan daha kısa süreli kiralama faaliyetlerinde ise limancılık işletiminde süreklilik sağlamaması sebebiyle kiracıların sürdürülebilir bir çalışma yöntemi geliştirmeleri engellenmektedir.

Kira ödemeleri şu 3 yönteme göre belirlenmektedir;

- 1. Sabit Fiyat:** Limanın sabit kıymetlerinin kullanım hakkı belirli bir süre için tespit edilecek sabit ödeme tutarıyla devredilebilir, bu durum da tesislerin maksimum kapasitede çalışmasını sağlamada kiracı için güçlü bir teşvik olacaktır. Bu ödeme yöntemi, genelde limanın yeniden kurulması ve faaliyetlerinin geliştirilmesinin istenmesi durumunda daha sık görülür.
- 2. Mini-Max:** Azami kayba uğrama riskini asgariye indirme stratejisi olarak kiraya veren ve kiracı kaydedilen işlem hacmine göre maksimum ve minimum kira miktarında anlaşılır. Buna göre ödemeler taban ve tavan fiyat arasında, işlem hacmine bağlı olarak değişmektedir.
- 3. Gelir Paylaşımı:** Bu ödeme yönteminde kiracı kira gelirinin miktarındaki değişmeye göre ödeme yapmaktadır.

### 3.6 İşletme Hakkı Devri

4046 sayılı kanuna göre işletme hakkının verilmesi; “kuruluşların bir bütün olarak veya aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimlerinin -mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla- bedel karşılığında belli süre ve şartlarla işletilmesi hakkının verilmesi”

şeklinde tanımlanmaktadır. Kanunda işletme hakkı verilebilecek kuruluşlar 1. Maddede belirtilmiştir;

- KİT'ler ve bunlara ait müessese, bağlı ortaklık, işletme ve işletme birimleri,
- KİT statüsü dışında kalmakla birlikte, sermayesinin tamamı veya yarısından fazlası devlete ve/veya diğer kamu tüzel kişilerine ait olan ticari amaçlı kuruluşlar ile bunlara ait müessese, bağlı ortaklık, işletme ve işletme birimleri,
- Genel ve katma bütçeli idareler ile bunlara bağlı döner sermayeli kuruluşların mal ve hizmet üretim birimleri,
- Belediye ve İl Özel İdarelerine ait ticari amaca sahip kuruluşlar,

Olarak ifade edilmiştir.

Limanlar açısından işletme hakkının devredilmesi, idare tarafından limanı ya da belirli hizmet üretim ünitelerini işletecek özel sektöre verilen spesifik bir ayrıcalıktır. Bu itibarla, bir limanın tamamının ya da bir hizmet biriminin işletme hakkının devrinin, devralan gerçek ya da tüzel kişi açısından devir süresince imtiyaz kabul edilmesi nedeniyle işletme hakkı devir sözleşmesinin imtiyaz sözleşmesi niteliğinde olduğuna inanılır.

Bu tür imtiyaz sözleşmeleri ise, işletme hakkını devralanın belirli bir süre için ve anlaşılan bir ücret karşılığında tesisleri inşa etme, işletme ve finanse etme hakkını elde etmesini sağlayan ve tesisler ile ekipmanın bu süre sonrası kamu idaresine ücretsiz devredilmesini garanti eden bir sözleşmedir. Bu sözleşme konusu bir iskele ya da terminalin işletiminin devri olabileceği gibi, bütün bir limanın kullanım hakkının devri ile ilgili olabilir.<sup>26</sup>

İşletme hakkı devri yöntemi çok sayıda ülkede liman işletiminin temel taşlarını oluşturur. Belçika, Fransa, Hollanda ve İspanya'da bulunan kamuya ait liman tesislerinin bu yöntemle işletim hakkının özel sektöre verilmesi onlarca yıldır gerçekleştirilen bir uygulamadır. Ülkemizde de liman özelleştirmeleri için kullanılan temel yöntem işletme hakkının devri yöntemidir.

İşletme hakkı devri liman otoritesi ve özel sektör için büyük avantaj sağlamaktadır. Buradaki temel avantaj, kamunun mali yükümlülüklerini azaltacak olmasıdır. Sözü edilen yerlerin işletimini devralacak imtiyaz sahibinin bütün tesislerin ön finansmanını sağlamayı, tesisleri işletmeyi, bakımını yapmayı ve tarifeler yoluyla yatırımları iyileştirmeyi ya da imtiyaza dahil tesislerin ve ekipmanların yerini alacak gerekli olan bütün kaynakları sağlamayı taahhüt etmesi nedeniyle, bu mali yükümlülükler özel sektör tarafından yerine getirilecektir. İkinci bir yararı ise liman otoritesi ile imtiyazı elde edecek olan özel sektör arasında imzalanan işletme hakkı devir sözleşmesi ile güçlü bir yasal ilişki kurulmasıdır. Bu yöntem ile hizmetlerin gerçekleştirilmesi yasal güvence altına alınmaktadır. Son olarak işbu devirde kullanılan imtiyaz sözleşmeleri özellikle yabancı sermaye çekmeyi sağlamaktadır. Geçmişte

---

<sup>26</sup> Erkan, Fatih, a.g.e, s.44

limanlarını ulusalcılık nedeniyle yabancı şirketlere vermeyen ülkeler günümüzde yabancı firmalara imtiyaz vermeyi kabul etmede istekli görünmektedirler.

İşletme hakkı belirlenmiş bir ücret karşılığında devredilmektedir. Devir bedeli tüm kullanım süresi için toplu olarak belirlenmemekte, yapılan ihalelerle katılanlardan ilk yıl için geçerli fiyat teklifi istenmektedir. Ancak şartnameye göre, ilk yıl için belirlenecek işletme hakkı devir bedeline her yıl uygulanmak üzere bir artırım oranı tespit edilmekte ve yıllık devir bedelleri bu oran dahilinde arttırılarak ödenmektedir. Bunun yanı sıra uygulamalarda, işletme hakkı devir bedeline ek olarak, işleticinin her yıl elde ettiği net veya brüt gelirinin belli bir oranının da ödenmesi koşulu getirilebilmektedir.

İşletme hakkının verilmesi belli süreler için geçerli olabilmektedir. İşletme hakkının verilmesinde, mal veya hizmet üretmek suretiyle ekonomik bir değer yaratan bir işletmenin kullanım hakkı devredildiğinden, ticari faaliyetlerin başarı ve verimliliği istikrarlı bir süreklilik sağlanması ile mümkün olabileceğinden, bu yöntemle işletmelerin kullanım hakları genellikle uzun sürelerle devredilmektedir. Ülkemiz limanları için özelleştirme programında işletme hakkının verilmesi yöntemine örnek olarak TDİ AŞ'ne ait limanların özelleştirilmesi verilebilmektedir.<sup>27</sup>

Gerek izleyen yılların işletme hakkı devir bedelleri ve bunların vade farklarının, gerekse devralanın üstlendiği diğer mali yükümlülüklerin garantisi olarak devralandan, ihale şartnamesinde nitelikleri belirlenen teminatlar alınmaktadır. Genellikle banka teminat mektubu şeklinde olan bu teminatların, en geç işletme hakkı devri sözleşmesinin imzalanması anında devralan tarafından idareye teslimi gerekmektedir.

İşletme hakkının verilmesi genellikle uzun süreli olduğundan, tüm işletme hakkı süresinin toplamına isabet eden tutarda ve vade farkı ile birlikte teminat mektubu alınması, ilgili mevzuat gereğince ek mali külfet nedeniyle, katılanlar arasında fiyat rekabetini olumsuz etkileyen "caydırıcı" bir neden olabilmektedir. Bununla birlikte, teminatın amacına uygun olması bakımından, alınacak teminat mektupları, işletme hakkı süresinin tamamı için tahakkuk edecek miktarlar üzerinden değil, ilk yılı izleyen belirli sayıda yıl için tahakkuk edecek ödeme miktarı ve vade farkları toplamı tutarında olabilmektedir. Ancak böyle bir durumda, alınan bu teminat mektuplarının, işletme hakkı süresi sona erene kadar iade edilmemesi ve borcun tamamı ödeninceye kadar dönüşümlü uygulanması gerekecektir.

Bunun dışında, ihale şartnamesinde hüküm bulunmak kaydıyla, işletme hakkının verilmesi bedeline ek olarak devralan tarafından başka bazı ödemelerin yapılması da öngörülebilmektedir. Devralanın devir konusu işletmedeki üretim faaliyetinden elde

---

<sup>27</sup> Çavdar Fatih, "Türk Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Uygulamaları ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Örneği" Yüksek Lisans Tezi, s.23 , Ağustos 2012

ettiği yıllık net veya brüt satış hasılatının belli bir bölümünün Özelleştirme İdaresine ya da devir konusu işletmenin ait olduğu özelleştirme programındaki kuruluşa ödemesi ek ödemeye örnek olarak gösterilebilir.

İşletme hakkı kullanım süresi sonunda ya da herhangi bir nedenle sözleşmenin feshi halinde işletici, kural olarak; işletmeyi teslim aldığı tarihteki durumuyla aynen ya da ihale şartnamesi ve sözleşme hükümleri gereğince yapmayı üstlendiği yatırımlarla birlikte iade etmek zorundadır.

### **3.7 Joint Venture (Ortak Girişim) / Kamu Özel Sektör İş Birliği**

Özel sektör ile Kamu idarelerinin bir altyapı projesi veya bir hizmetin sağlanması amacıyla finansman, yapım, işletme, yenileme gibi alanlarda işbirliği yapması; yetki ve sorumlulukların, maliyet ve risklerin, gelir ve çıkarların, en yüksek oranlarda kamu ve özel sektör tarafından paylaşıldığı düzenlemeler olarak ifade edilebilen bu işbirliği modeli; diğer modellerin ortaya çıkmasının nedeni olan yatırımların finansmanında kamu kaynaklarının yetersiz kalmasının yanı sıra özel sektörün devreye girmesiyle kamu hizmeti sunumunda kalite ve verimliliğin artırılması amacıyla dayanmaktadır.

Bu iş birliği genelde şu şekilde ortaya çıkmaktadır; her biri ayrı bir alanda uzmanlık ve teçhizata sahip birbirinden bağımsız gerçek ya da tüzel kişilerin kendi başlarına yapmak imkanlarına sahip olmadıkları belli bir işi birlikte yapmak amacıyla bir araya gelmeleri ile oluşan iş ortaklığını ifade etmektedir.

Yeni bir liman inşa etme, var olan limanlara yeni terminaller ekleme, modern teknolojiyi limancılık faaliyetlerinde uygulama ve gelişen limancılık anlayışına uygun ekipman sağlama ihtiyaçlarını kendi kaynakları ile yerine getirmek istemeyen ya da olanağı olmayan kamu liman otoriteleri için önemli bir yöntemdir.

Joint Venture yöntemini uygulayan birçok ülke, yatırım riskini en aza indirme, teknoloji ve pazara ulaşma ile iş birliği olanaklarından yararlanmanın yanı sıra özelleştirme sonrası kamunun varlığını sürdürmeye devam etmesi ana hedefine sahiptir.

Joint Venture her zaman kamu-özel ortaklıkların iş birliği şeklinde yapılmaz, bazen iki kamu kuruluşunun iş birliği şeklinde de oluşabilir. Asya dışındaki bölgelerde daha az yaygın olarak görülmektedir.

### **3.8 Yap-İşlet-Devret (Build-Operate-Transfer) ve Yap-İşlet Modeli**

Yap-işlet-devret, yap-işlet ve kamu özel iş birliği modelleri geniş anlamda incelendiğinde bunların birer özelleştirme yöntemi olarak kabul edilmesi gerekir. Çünkü bu yöntemler finansal bakımdan, başta altyapı yatırımları olmak üzere bazı yatırım ve hizmetlerin gerçekleştirilmesinde özel teşebbüsün kaynaklarından yararlanılması; yönetsel bakımdan ise, özel teşebbüsün bilgi ve becerisinin kullanılması esasına

dayanmaktadır.<sup>28</sup> Aşağıda söz konusu modellerin hukuki nitelikleri ile uygulamada yer alan usul ve esasları incelenecektir.

### 3.8.1 Yap-İşlet-Devret Modeli

Yap-işlet-devret modelinin yasal sınırlarını; 24.11.1994 tarih ve 4047 sayılı kanun ile 30.08.1996 tarih ve 4180 sayılı kanunlar ile değişik 08.06.1994 tarih ve 3996 sayılı Bazı Yatırımların ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun oluşturmaktadır. 3996 sayılı kanun ile “yap-işlet-devret modeli”; İleri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, yatırım bedelinin (elde edilecek kar dahil) sermaye şirketine veya yabancı şirkete, şirketin işletme süresi içinde ürettiği mal veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi” şeklinde tanımlanmıştır. Görüleceği üzere yap-işlet-devret modeli, genellikle kamu kesimi tarafından üstlenilen yatırım ve hizmetlerin, özel sektör tarafından işletilmesini sağlayan bir model olarak ortaya çıkmış bu sistem dar anlamda bir özelleştirme yönteminin ifadesinden çok kamunun sunduğu hizmetlerin özel sektöre sunulmasını sağlayan bir sistemdir.<sup>29</sup> Bu model temelde toplumun yararlanması için ortaya konulan kimi mal veya hizmet üretim faaliyetlerinden kamu kesiminin çekilmesi ile bu faaliyetlerin yürütülmesinde özel sektörün maddi ve fikri katılımının sağlanması” amacına dayanmaktadır. Bu modelde taraflar; “projeyi gerçekleştirecek firma” ile “yatırımın gerçekleştirilmesinden sorumlu olan kamu kuruluşu”dur.

Limancılık sektöründe Yap-işlet-devret yöntemi bir limanın tamamının veya terminal ya da terminallerinin özel sektörün finansal kaynakları ile yapılmasını, tarafların anlaşığı zaman dilimi içerisinde limanın ya da tesislerin özel sektör tarafından işletilmesini ve bu süre sona erdiğinde limanın ve işletilen tesislerin çalışır durumda anlaşmadaki şekilde kamuya bedelsiz olarak devredilmesini sağlamayı garanti eden bir proje olarak oldukça önem arz etmektedir.

Bu proje aşağıda belirtilen ayrı bir iş ve faaliyet alanı olarak kabul edilen tüm liman varlıkları için geçerlidir;

- Su yolları/kanallar: İmtiyaz sahipleri anlaşmalı yol ücreti sistemi kapsamında su yollarını kullanan gemilerden gelir elde ederek kanalın, limanın ya da akarsuyun su yolu derinliğini sağlar ve bakımını yapar. Burada kastedilen su yolu; 6704 sayılı kanunda yeni tanımlanan imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçidini ifade eder.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Baytan İlhan, a.g.e. s.442

<sup>29</sup> TOBB “Özelleştirme Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Ankara, 1993, s.51.

<sup>30</sup> ATAMER Kerim, “Deniz Ticareti Hukuku”, s.630, 2017, İstanbul

- Terminaller: Genellikle az gelişmiş ülkelerde belli başlı terminallerde uygulanmaktadır.
- Bütün Liman Kompleksleri: Oldukça kapsamlı bir imtiyaz sözleşmesiyle düzenlenen bir yap-işlet-devret projesi çeşitli özelliklere sahip terminalleri oluşturan bütün liman kompleksini içerir.

### **Yap-İşlet-Devret Modeli Kriterleri;**

- Mülkiyet Kriteri:** Bu yöntemde inşa ettiği ve kurmuş olduğu yapılar üzerinde özel sektörün bir sahipliği söz konusu değildir. Burada kamu tarafından yerine getirilmesi gereken görev, kamunun gözetim ve denetiminde bir sözleşme çerçevesinde özel sektör tarafından gerçekleştirilmektedir. İnşa edilecek tesisler, üstlenen özel sektörün mülkiyetine bırakılmayarak, kararlaştırılan işletme süresi sonunda ilgili kamu kuruluşuna devredilmektedir.
- İmtiyaz Sözleşmesi ile Devredilme:** İki tarafın onayı olmadan değiştirilmesi mümkün olmayan hükümlere sahip bir imtiyaz sözleşmesi niteliğinde olma ve kamu hizmetlerinin yerine getirilmesiyle ilgili bir lisans oluşturma olmak üzere iki temel niteliği bulunmaktadır.
- Belirli Bir Süre ile Verilme:** İşletme süresi temel olarak, imtiyaz sahibi özel sektörün yapılan yatırım maliyetlerini amortize etmesine ve belirli miktarda kar elde etmesine imkan verecek ölçüde uzunlukta olmalıdır. Modelin uygulanmasına ilişkin sözleşmeler en fazla 49 yıl süreli olarak hazırlanabilmektedir. Bu sürenin belirlenmesinde; yatırım ve hizmeti üstlenen firmanın ödeyeceği bedel, yatırım için alınan kredilerin geri ödeme süresi, projenin mahiyeti, sermaye miktarı ve işletme özellikleri dikkate alınacaktır.
- İmtiyaz Kapsamı:** Limancılık sektöründe özel sektöre verilen imtiyazlar tesis ve ekipmanlarla sınırlı olmamaktadır. İskele yapımı, liman alanlarının ıslah edilerek düzenlenmesi, yolların yapımı ve bakımı, idari binaların ve işyerlerinin yapımı ve gemiden sahile yük taşıma ekipmanlarının kurulması şeklinde birçok işlemi de içermektedir.
- Ücret Belirleme:** İmtiyaz sahibinin kamu liman otoritesine yapacak olduğu ödemeler ya sabit ya da gelirin paylaşımı olarak 2 şekilde yapılacaktır.

### **3.8.2 Yap-İşlet Modeli**

Üretime geçirilecek bir yatırımın mülkiyetinin tamamen yatırımı yapan özel teşebbüse verilmesi ve belli bir süre sonra yatırımın kullanım ve mülkiyetinin kamuya devrinin

gerekmemesidir. Yap-işlet modelinin yap-işlet-devret modeli ile arasında “mülkiyetin devamlı olup olmaması” dışında hukuki nitelikleri açısından bir fark bulunmamaktadır.

### 3.9. Satış

Satış yöntemi, Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de özelleştirme yapılacağı zaman en çok başvurulan yöntemdir.

4046 sayılı kanunda "satış" kavramının tanımı yer almaktadır. Buna göre satış; *"Kuruluşların aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri ile varlıklarının mülkiyetinin kısmen veya tamamen bedel karşılığı devredilmesi ya da bu kuruluşların hisselerinin tamamının veya bir kısmının -kuruluşların içinde buldukları şartlar da dikkate alınarak- yurt içi ve yurt dışında, halka arz, gerçek ve/veya tüzel kişilere blok satış, gecikmeli halka arzı içeren blok satış, çalışanlara satış, borsada normal ve/veya özel emir ile satış, menkul kıymetler yatırım ortaklarına satış veya bunların birlikte uygulanması yoluyla bedel karşılığı devredilmesidir."*

Limanlar açısından satış; bir limana ait liman alanı ile birlikte mal ve hizmet üretim tesislerinin ve su yollarının mülkiyetinin özel sektöre devrini sağlayan özelleştirme yöntemidir. Bu yöntemle liman varlıklarının, hizmet üretim birimlerinin, tesis ve ekipmanlar ile hisselerin mülkiyetinin kısmen veya tamamen bir bedel karşılığında kamudan özel sektöre devri sağlanmaktadır.

Satış yöntemi uygulamasıyla gerçekleştirilen kapsamlı liman özelleştirme projeleri, genellikle liman mülkiyetinin ve işletmesinin kamudan özel sektöre devredilmesini düzenleyen ve belirleyen kamu-özel sektör sorumluluklarını ve görevlerini tanımlayan yeni yasal düzenlemelerin getirilmesi gerektirmektedir. Bu yasal düzenlemelerin ise;

- Liman otoritesinin faaliyetlerinin tamamını veya bir kısmını üstlenecek yeni şirket ya da şirketlerin kurulması akabinde liman otoritesinin yetki ve sorumluluklarını,
- Hisseleri devralan yeni şirketin liman otoritesine ya da üçüncü şahıslara karşı hakları ve yükümlülüklerini,
- Satış sürecinden yeni kurulacak şirkete devredilmesine kadar geçen dönemde yapılacak olan ödemelerin açıkça belirlenmesinin yanı sıra üçüncü şahıslara hisselerin dağıtılması ya da satılması ile zamanının ve yönteminin belirlenmesini,
- Özelleştirmeyi yönetmek ve ortaya düzgün bir şekilde çıkarmak için kamu idaresinin ihtiyaç duyduğu temel yetki ve araçları,
- Alıcının hisselerini satma sürecinde vergilendirilmesini,
- Satış projesi kapsamında liman hisselerinin devredilmesiyle devralan şirketin elde ettiği karın vergilendirilmesini,
- Liman otoritesi içerisinde çalışanların transferine ve/veya işten çıkartılmalarına ilişkin hükümlerin kapsamını (örnek olarak kıdem tazminatı gösterilebilir.),
- Alıcı şirkete ya da gruba gemi seferi, kılavuzluk, tehlikeli malların yüklenmesi ve çevrenin korunması gibi kamu görevlerinin devredilme koşulları ve sürecini,
- Alıcı şirkete vergi rejimi uygulanmasını,

- Kamu idaresine, liman varlıklarının, işletim hak ve sorumluluklarının alıcı şirkete devredilmesini sağlayan yasal düzenlemelerin ortaya çıkması sonrası liman otoritesinin yetkisine son verme yetkisini;

Gösteren temel kuralları içermesi gerekmektedir.<sup>31</sup>

Limanlar genellikle özel şirketlere, konsorsiyumlara, iş ortaklarına ve kuruluşların yönetici ve çalışanlarına satılarak özelleştirilmektedir. Mülkiyetin devredilmesi ile yapılan bu satış açık arttırma, halka arz, pazarlık ve borsada satış, menkul kıymet fiyatı ile satış, makbuz ya da kuponla satış gibi farklı satış yöntemlerinin ayrı ayrı veya birlikte uygulanması ile gerçekleşmektedir. 4046 sayılı kanunda yapılan tanım kapsamında satış yönteminin farklı usullerle gerçekleştirilebileceği anlaşılmaktadır. Bu usullerin tamamında bir mülkiyet değişimi söz konusu ise de her birinin uygulama biçimi ve esasları farklılık ortaya çıkartacağından her biri aşağıda ayrı ayrı ele alınacaklardır.

### **3.9.1. Blok Satış:**

Özelleştirme programına alınan bir kuruluştaki kamu paylarının tümünün ya da bir kısmının blok olarak satışa çıkartılması şeklinde ifade edilebilir. Blok olarak satılan hisse grubuna ait ortaklık hakları ve yükümlülükleri de hisse senetleri ile birlikte alıcıya intikal etmektedir.

Blok satış yöntemi ile bir kamu kuruluşunun özelleştirilmesi, 4046 sayılı kanunun 18/C maddesinde belirtilmiş olan ihale usulleri ile gerçekleşmekte, ihale komisyonları tarafından hazırlanmış olan şartnameye göre yürütülen ihale sonucunda, ihaleye katılanlar tarafından verilen son teklifler komisyon tarafından değerlendirilip ihale sonuçları onay için Özelleştirme Yüksek Kuruluna sunulmakta, Kurul tarafından uygun görülerek onaylanan sonuçlara göre ihale kendi lehine sonuçlanan teklif sahibi ile Özelleştirme idaresi arasında bir sözleşme yapılmaktadır. Şartname uyarınca toplam satış bedelinin; sözleşme tarihinde peşin ödenmesi gereken tutarının idarenin banka hesabına gönderilmesi ile, vadeye bırakılan borcun güvencesi olarak alınan teminatların teslim edilmesi kaydıyla sözleşmenin imzalandığı anda satış konusu hisse senetleri de bir devir tutanağı ile alıcıya devir ve teslim edilmekte; sözleşme ve devir prosedürü tamamlanmış olmakta ve o andan itibaren taraflar arasındaki hukuksal ilişki özel hukuk alanına geçmektedir.<sup>32</sup>

Kuruluşlardaki kamu paylarının blok olarak özelleştirilmesinin en önemli sakıncası, bu satışlar sonucu rekabetin azalabileceği ve sanayide tekelleşmeye doğru gidilebileceği çekincesidir. Bu yolda endişelerin ifade edildiği görüşlere göre, blok satış

---

<sup>31</sup> Erkan Fikret, s.54

<sup>32</sup> BAYTAN İlhan, a.g.e. s.368

yoluyla gerçekleştirilen özelleştirmelerde genellikle tekel yaratabilme imkanına sahip olan şirketler ihalelerde diğer şirketlere nazaran daha yüksek teklif verebilecekler ve bu şekilde bazı sektörlerde bölgesel tekelleşmeye yol açılabilecektir. Çimento sektöründeki özelleştirme uygulamalarının örnek olarak verildiği aynı görüşe göre, ayrıca blok satış yoluyla bazı kuruluşların yabancıların eline geçmesinin de ülkede iyi karşılanmayacağı ve stratejik nedenlerle bazı endüstri dallarında yabancı sermayenin sınırlandırılması yoluna gidilebileceği ifade edilmiştir.<sup>33</sup>

Böyle bir tekelleşmenin ortaya çıkmaması için 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun, Özelleştirme sonrası meydana gelecek birleşme ve devralmalar sonucunda ülke çapında ya da belirli bir bölgesinde tekelleşmeye neden olabilecek durumların ortaya çıkmasını önleyici düzenlemeler getirmiştir. Kanuna göre, ihalelere başlanacağı zaman, ihaleye katılanlarla ilgili ön bildirimde bulunulması ve ihale sonucunda izin talebiyle Rekabet Kuruluna başvurulması gerekmektedir.

### **3.9.2. Halka Arz:**

2499 Sayılı Sermaye Piyasası Kanununun 3. maddesi uyarınca halka arz; "Sermaye piyasası araçlarının satın alınması amacıyla her türlü yoldan halka çağrıda bulunulmasını; halkın bir anonim ortaklığa katılmaya veya kurucu olmaya davet edilmesini; hisse senetlerinin borsalar veya teşkilatlanmış diğer piyasalarda devamlı işlem görmesini; bu Kanuna göre halka açık anonim ortaklıkların sermaye artırımları dolayısıyla paylarının veya hisse senetlerinin satışını" ifade etmektedir. Türkiye'de ilk halka arz uygulaması 1988 yılında TELETAS A.Ş. şirketinin %22 oranındaki kısmının satışı ile yapılmıştır. İlerleyen yıllarda zaman zaman halka arz uygulamaları görülmüş ise de bu yöntem ile gerçekleştirilen uygulamaların gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında oldukça yetersiz olduğunu belirtmek gerekmektedir.

Halka arz yöntemi Dünya üzerinde bakıldığında İngiltere ve Fransa'da en yoğun uygulanan özelleştirme yöntemlerinden biridir. Bu yöntemin temel amacı kamu kesiminin borçlanma gereğini azaltmak, mülkiyeti tabana yaymak ve gelir dağılımını daha adaletli hale getirmek şeklinde ifade edilmiştir.

### **3.9.3. Gecikmeli Halka Arzı İçeren Blok Satış:**

Bu satış yöntemi; "Özelleştirilecek kuruluşun hisselerinin belli bir bölümünün blok satış işlemlerinin tamamlanmasından itibaren belli bir süre (örneğin 4-5 yıl) içinde halka arz edilmesi şartıyla, blok olarak satılması" şeklinde tanımlanabilir. Diğer bir ifade ile "gecikmeli halka arzı içeren blok satışın, kısaca halka arz şartına bağlı blok satış olarak da tanımlanması mümkündür. Görüldüğü üzere, bu yöntem blok satış ile halka arz yöntemlerinin aynı özelleştirme uygulamasında ancak farklı zamanlarda gerçekleştirildiği karma bir yöntemdir.

Halka arzı içeren blok satış yöntemi ülkemizde ilk 1989 yılında, kısa adı ÇİTOSAN olan Türkiye Çimento ve Toprak Sanayi AŞ. 'ye ait beş adet bağlı

---

<sup>33</sup> TOBB "Özelleştirme Özel İhtisas Komisyonu Raporu", s.44.

ortaklıktaki kamu paylarının blok olarak özelleştirilmesinde uygulanmıştır. Bu uygulamanın yapılması ile özelleştirme politikasındaki amaç ve yöntem değişikliği oldukça dikkat çekicidir. Geçici bir süre ile halka arz uygulamasından vazgeçilmiş ve özelleştirmenin sermayeyi tabana yayma hedefinden uzaklaşmış, özelleştirmenin diğer bir amacını oluşturan devlete gelir sağlanması hedefine yönelinmiştir.<sup>34</sup>

#### **3.9.4. Çalışanlara Satış**

4046 sayılı kanununun 18. maddesindeki satış yönteminin alt yöntemleri olarak ifade edilebilecek yöntemlerden biri de çalışanlara satıştır. "Çalışanların mülkiyet sahipliği"; "çalışanların pay ortaklığı" olarak yaygınlaşan ve çalışanların çalıştıkları şirketlere ortak olmasını ifade eden konu son zamanlarda büyük ilgi görmektedir. Çalışanların pay sahipliği yoluyla çalıştıkları şirketin sermayesine ortak olmaları durumu, çoğunluğunu işçilerin meydana getirdiği üst ve orta düzey yöneticilerden oluşan bir grubun, halka açık veya kapalı bir şirketin, adi veya imtiyazlı hisse senetlerine sahip olması demektir. Ülkemizde de ilk defa Karabük Demir-Çelik Fabrikaları, hisselerinin yarısından fazlası çalışanlara satılmak suretiyle özelleştirilmiş ve bir nevi çalışanların mülkiyet sahibi olduğu özelleştirme tipi ortaya çıkmıştır.<sup>35</sup>

Özelleştirilecek bir kuruluşun hisse senetlerinin, tamamı ya da bir kısmı çalışanlara satılabileceği gibi, bir kuruluşa ait herhangi bir mal veya hizmet üretim biriminin, işletme, tesis olarak, diğer bir ifade ile "varlık satışı" yoluyla da devri mümkündür. Yukarıda bahsedilen Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları AŞ.'nin özelleştirilmesi bu uygulamaya en çarpıcı örnek olarak gösterilebilir.

#### **3.9.5. Borsada Normal ve/veya Özel Emir ile Satış**

Sermaye piyasası, belirli özellikleri olan ve belli hakları temsil eden belgeler ile ödünç verilebilir orta ve uzun vadeli fonların arz ve talebinin karşılaştığı organize piyasalar olarak tanımlanabilir. Sermaye piyasalarının amacı, gerçek ve tüzel kişilerin tasarruflarının belirli özelliklere sahip kimi hakları temsil eden menkul kıymetler yoluyla yatırım alanlarına aktarılmasını sağlamaktır.

Sermaye piyasalarında arz ve talep; menkul kıymet ihraç eden kuruluşların, menkul kıymetleri doğrudan doğruya tasarruf sahiplerine arz etmeleri (halka arz) olan birinci el piyasasında; ya da daha önce halka arz edilmiş veya satılmış olan menkul kıymetlerin ikinci el piyasasında, diğer bir deyişle Menkul Kıymetler Borsalarında karşılaşmaktadır. Borsada menkul kıymetlerin arz ve talebinin karşılaştırılması işlevi

---

<sup>34</sup> KİLCİ Metin, "Başlangıcından Bugüne Türkiye'de Özelleştirme Uygulamaları", 1994, s. 30

<sup>35</sup> ERSÖZ Y., Özdemir S., YAVUZ A., AKGETİK T., "Özelleştirme ve Çalışanların Mülkiyet Sahipliği Kardemir Örneği", s.3

aracı kurumlar tarafından yerine getirilmektedir. Aracı kurumları, menkul kıymetler yatırım ortaklıkları ve menkul kıymetler yatırım fonları ile birlikte sermaye piyasalarının yardımcı kuruluşlarını oluşturmaktadır.

Türkiye’de bu satışa ilişkin hatırlanan en önemli örnek, Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.’de (TÜPRAŞ) bulunan %65,76 oranındaki kamu hisselerinin %14,76 oranındaki kısmının Özelleştirme İdaresi tarafından 03.03.2005 tarihinde İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Toptan Satışlar Pazarında satış işlemidir.<sup>36</sup>

### **3.9.6. Menkul Kıymetlerin Yatırım Ortaklıkları/Yatırım Fonlarına Satış**

Özelleştirme programına alınan şirketlerin hisseleri İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında işlem görenlerin hisse senetlerinin, borsada normal seanslarda veya özel emir yolu ile ya da menkul kıymetler yatırım ortaklıkları veya menkul kıymetler yatırım fonlarına satılması ile de özelleştirilmesi mümkün bulunmaktadır.

### **3.9.7. Varlık Satışı**

4046 sayılı kanununun 18. maddesinin A/a bendinde düzenlenen "satış" yönteminin "alt yöntemi" olarak aktarılabilecek olan yöntem, özelleştirme programındaki kuruluşların aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri ile diğer varlıklarının (arsa, arazi vs.) mülkiyetinin kısmen veya tamamen bir bedel karşılığı devredilmesidir.

Varlık satışı yönteminin konusunu; kuruluşların aktiflerinde kayıtlı birtakım değerler oluşturmaktadır. Bunların kapsamı, özelleştirme programındaki kuruluşlara ait; İşletme, tesis, fabrika, atölye, mağaza ve benzeri adlarla ifade edilebilecek, mal veya hizmet birimleri ile, mevcut konumu ve yapısı bakımından üzerinde veya içinde bir üretim faaliyetinde bulunulmayan arsa, arazi, bina gibi taşınmazlar ve bir üretim faaliyetinde bulunmak üzere projelendirilmiş, ancak henüz tamamlanamadığı için üretim birimi olarak tanımlanamayan yarım kalmış tesisler ve ayrıca gemi, uçak, makine ve benzeri taşınır mallar, oluşturmaktadır.

Varlık satışı yöntemi ile gerçekleştirilecek olan özelleştirme işlemleri; özelleştirilecek mal veya hizmet üretim birimleri ile bu birimlerin bünyelerinde olup işletme faaliyetinde kullanılmayan (ihtiyaç fazlası) taşınmaz ve taşınır malların mülkiyetinin de yapılacak ihale sonucunda alıcıları üzerine devredilmesini gerekli kılmaktadır. Satış konusu varlıklar bir bedel karşılığında devredilmektedir. Varlık satışı yöntemi, Türkiye’de oldukça yoğun olarak uygulanan bir yöntemdir. Bu satışta, önce İdare ile alıcı arasında haricen bir satış sözleşmesi imzalanmakta, alıcı bu sözleşmeye göre peşin ödeme ve teminat verme yükümlülüklerini yerine getirmekte, daha sonra da özelleştirilen varlığın sahibi bulunan özelleştirme programındaki kuruluş yetkilileri ile alıcı arasında ilgili tapu sicil müdürlüğü nezdinde resmi satış senedi yapılarak,

---

<sup>36</sup> Erkan Fikret, s.54

taşınmazların tapu kayıtları alıcıya devir ve tescil edilmekte, özelleştirme konusu üretim birimlerindeki taşınır malların mülkiyeti ise teslim yoluyla alıcıya intikal ettirilmektedir.<sup>37</sup> Diğer bir ifade ile zilyetliğin alıcıya devri şarttır.

## **4. LİMANLAR ve FONKSİYONLARI**

### **4.1. Limanların Tanımı**

Dünyanın coğrafi yapısı gereği, dünya ticaretinde etkin ulaşım yöntemi denizlerdir. Deniz taşımacılığı ise gerek kitle taşınmasına olanak verşi gerekse en ucuz taşıma şekli oluşu sebebiyle dünya ticaretinde egemendir. Deniz taşımacılığının dünya ticaretindeki payı %75'in üstündedir.

2016 yılında dünya deniz ticaretinin %84'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin ise yaklaşık %87'si denizyoluyla taşınmıştır. 1980 yılında denizyolu ile taşınan 22,9 milyon ton olan dış ticaret yüklerimiz 2016 yılında 311,6 milyon tona yükselmiştir.<sup>38</sup>

Deniz taşımacılığının başlangıç ya da bitiş noktasını limanlar biçimlemektedir. Liman; gemilerin yolcu indirip-bindirme, yükleme-boşaltma, bağlama ve beklemelerine elverişli, yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, bakım-onarım ve depolama birimleri bulunan tabii ve suni olarak rüzgar ve deniz tarafından korunmuş "kıyı yapısı" olarak adlandırılmaktadır.<sup>39</sup>

### **4.2. Liman Sahası**

Limanlar Yönetmeliği uyarınca liman sahası; her türlü limancılık iş ve işlemleri ile faaliyetlerinin yürütüldüğü, gümrük ve acentelik ile benzeri hizmetlerin sunulduğu tüm kıyı tesislerini ve demirleme sahalarını kapsayan deniz ve kıyı alanlarını ifade etmektedir. Limanlar bunun dışında; altyapı ve üstyapı tesisleri, yükleme-boşaltma-istifleme ve destek birimleriyle değişik tip ve büyüklükteki gemilere, yük ve yolcuya hizmet veren, gemilerin güvenle seyredebileceği, demirleyebileceği, yeterli su derinliği olan hava ve deniz etkilerinden korunmuş alanlardır

### **4.3. Limanın Alt ve Üst Yapısı**

#### **4.3.1. Liman Alt Yapısı**

Bir barınma limanında veya bir ticari limanda bulunan deniz üzerindeki yapılar "altyapı tesisleridir" ve bu altyapı tesisleri limandaki beklentilerin sağlanması açısından önemli rollere sahip yapıları içermektedir. Şöyle ki, yüksek maliyetli ve uzun ömürlü olmaları ile buldukları coğrafi bölgenin şartlarıyla bölünemez büyük birimler halinde

---

<sup>37</sup> Baytan İlhan., s.398

<sup>38</sup>

[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/suba\\_t\\_ek\\_2017.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/suba_t_ek_2017.pdf), erişim tarihi: 28.02.2018

<sup>39</sup> ATAMER Kerim, s.634

yapılmaları liman altyapısının en belirgin özelliğini oluşturmaktadır.<sup>40</sup> Bir iskelede yanaşma kısımlarının dalga, akıntı veya rüzgara açık oluşu, geminin yanaşma, ayrılma hareketlerinin yanı sıra limanda hizmet verme işini de zorlaştırdığından istenmeyen durumların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu sebeple altyapı tesislerinin gerekliliği önem kazanmaktadır. Limanlarda bulunan dalgakıran ve mendirekler, rıhtımlar ile karayolları ve demiryolları limanların altyapısını oluşturmaktadır. Altyapı tesisleri ya tamamen su alanı içinde ya da kara ile bağlantılı kıyı kesimde yapıldıklarından iki şekilde sınıflandırılabilirler.<sup>41</sup>

a) Liman dışı deniz yapıları.

b) Liman içi deniz yapıları.

#### **4.3.1.1 Liman Dışı Deniz Yapıları**

Limana dışı deniz yapıları dalgakıran ve mendirekler olmak üzere iki şekilde oluşmaktadır. Dalgakıranlar, denizden gelen olumsuz deniz ve hava şartlarının liman içinde bulunan gemiler üzerinde ortaya çıkartacağı riski minimuma indirmek amacıyla deniz içinde taş dolgu veya keson şeklinde inşa edilen ve liman dışı sınırını belirleyen, kara ile bağlantısı olmayan (duvar şeklinde) yapılardır. Mendirekler ise, limanı kötü hava ve deniz şartlarının olumsuz etkilerinden korumak amacıyla kara ile bağlantısı olan, denize doğru inşa edilmiş olan liman dışı deniz yapılarıdır.

#### **4.3.1.2 Liman İçi Deniz Yapıları**

Limana içi deniz yapılarını rıhtımlar, iskeleler ve bağlama düzenleri oluşturmaktadır. Rıhtımlar, kıyı hattı boyunca veya ek bir dolguyla ona paralel olacak şekilde inşa edilmiş olan gemi yanaşma yerleridir. İskeleler ise, yükleme-boşaltma yapacak geminin yanaşabilmesi amacıyla kıyı çizgisinden denize doğru uzanacak şekilde inşa edilen, üzerinde bazı durumlarda vinçlerin de bulunabileceği yanaşma yapılarıdır.

Usturmaçalar, iskelede bulunan babalar, şamandıralar, şatlar, aneleler (halkalar) ve özel hazırlanmış kazıklar liman içi deniz yapılarına ait bağlama düzenleridir.

Rıhtım ve iskele gibi yanaşma yerleri tasarlanırken, yanaşacağı öngörülen gemilerin büyüklükleri ve tipi, depolama, stoklama ve elleçleme alanı, elleçleme ekipmanlarının ağırlığı, yük dağılımı ve boyutlarının dikkate alınması gereklidir.

#### **4.3.2. Üstyapı Tesisleri**

---

<sup>40</sup> SESLİ Evren, a.g.e s.8

<sup>41</sup> YERCAN Funda, Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, 1. bs., Mersin, DTO Yayını, 1996, s. 46

Altyapı tasarımında olduğu gibi, üstyapı projelendirmelerinde de, limanın hizmet vereceği yükün cinsi ve bu yükü taşıyacak olan gemilerin büyüklükleri önemli kriterlerdir. Limanlarda üstyapı tesisleri,; gemilerin kolaylıkla yükleme-boşaltma yapabilecekleri rıhtımlar, apronlar, depolama alanları ve yükün limana girişini ve çıkışını sağlayan ekipmanlardan oluşan tüm üniteleri kapsamaktadır. Ulaştırma, taşıma ve hizmet endüstrisi olan limanlar, yük hareketini içermektedir. Liman üstyapı tesisleri, aşağıdaki şekilde sıralanabilir;

- Rıhtımlar
- Apronlar
- Konteyner Terminalleri
- Transit Depolama alanları
- Uzun Süreli Depolama alanları (antrepolar)
- Soğuk Hava Donanımlı Depolama Alanları
- Açık Depolama Alanları
- Liman Yönetim Binaları

#### **4.4. Liman Hizmetleri**

Limn hizmetlerini gemilere ve yüklere verilen hizmetler olarak ikiye ayırabiliriz. Gemilere verilen hizmetler; pilotaj (kılavuzluk, römorkaj, bağlama, tarama, gemi onarımı ve çevreye yönelik hizmetleri kapsarken, yüklere yönelik hizmetler; yükleme-boşaltma, elleçleme, kara ulaştırmasına nakil, depolama, güvenlik ve ekipman kiralmasını kapsamaktadır. (Liman hizmetleri yalnızca liman sisteminin işleyişi içerisindeki rolü çerçevesinde ele alınmaktadır.) Bir diğer ayırım ise aşağıda listelenmiştir;

##### **i. İskele Hizmetleri:**

- Pilotaj
- Römorkör
- Bağlama

##### **ii. Yük Elleçleme**

- Yükleme-Boşaltma
- Terminaller
- Depolama
- Dondurucular

##### **iii. Yük Sahiplerine Yönelik Hizmetler**

- Gemi ve yükler için gerekli olan bürokratik işlemler
- İzinler (Sağlık, gümrük vb.)
- Hizmet kiralama

##### **iv. Yardımcı Hizmetler**

- Bakım
- Temizlik
- Güvenlik

#### **4.5. Liman İşletim Modelleri**

İşletme, insan gereksinimlerinin karşılanması için mal ve/veya hizmet üretiminin gerçekleştirildiği iktisadi birimdir. İşletmelerde, ekonomik bir mal veya bir hizmet üretimi için üretim faktörleri bir araya getirilir. Liman işletmeleri de kendilerinde bulunan üretim kaynaklarını kullanarak, kendilerinden hizmet bekleyen gemilere en kaliteli hizmeti en ekonomik ve en hızlı biçimde vermek düşüncesindedirler.

##### **4.5.1 Devletin Kontrolündeki Limanlar**

Devletin kontrolünde olan limanlarda liman merkezi idare yolu ile devlet adına idare edilir. Yatırım kararları, tarifeler ve diğer önemli kararlar merkezi olarak alınır. Limanların yapımı, genişletilmesi ve bakımı sermayeye ihtiyaç duymaktadır. Bu yönüyle devletin kontrolündeki limanlar yeterince sermaye bulma imkanına sahiptir. Ek olarak, merkezden yönetilmeleri nedeniyle müşteri ve piyasa odaklı çalışmaları, tarife ve benzer konularda esnek politika izleyememeleri gibi dezavantajları bulunmaktadır.

##### **4.5.2. Yerel Yönetimlerin Kontrolündeki Limanlar**

Ülkenin daha az gelişmiş bölgelerine hizmet veren ve yerel taşımacıların ülkenin başlıca ekonomik merkezlerine ulaşmasına olanak sağlayan limanlardır. Düşük yoğunlukta bir gemi trafiğine sahip olan yerel limanlar, genellikle sözleşmeler yoluyla ulusal taşımacılar için çalışan yerel şirketler tarafından işletilen araç limanlarıdır.<sup>42</sup>

##### **4.5.3. Özel Kuruluşların Kontrolündeki Limanlar**

Özel Kuruluşların kontrolünde olan bu limanlar, genelde belirli sektörlerin veya yerel endüstriyel grupların hammadde ihtiyaçlarının karşılanması ile mamul maddelerin ihracı amacıyla inşa edilmiş olan limanlardır. Bu limanlar bağlı olduğu sektörün veya endüstriyel kuruluşun bir parçası olarak hizmet verir ve şirket, limanı kendi işletmelerinden biri olarak yönetir.

##### **4.5.4. Hizmet Limanı**

---

<sup>42</sup> SESLİ Evren, s.12

Genellikle gelişmekte olan ülkelerde karşılaşılan hizmet limanı modelinde, limanın faaliyet gösterebilmesi için gerekli olan bütün hizmetler liman yönetimi tarafından sunulmaktadır. Aynı zamanda liman yönetimi mülkiyet sahibidir. Hizmet limanları genellikle Ulaştırma Bakanlığı veya denizcilikten sorumlu kamu kuruluşları tarafından kontrol edilir.

#### **4.5.5. Araç Limanı**

Araç limanı modelinde liman yönetimi; liman üstyapısı ve altyapısının mülkiyeti ile birlikte bunların bakım ve geliştirilmesi haklarına da sahiptir. Ek olarak, bazı şirketlere liman yönetimi tarafından lisans verilerek gemide, apronda ve iskeledeki yük elleçleme hizmetleri gibi bazı hizmetleri yerine getirmeleri sağlanabilmektedir. Bu sebeple araç limanı modelindeki en büyük problem genellikle operasyonel sorumlulukların paylaşımından kaynaklanmaktadır. Liman yönetimine ait rıhtım/iskele vinçleri genellikle liman yönetimi personeli tarafından işletilmektedir. Bunun dışındaki ekipman özel yükleme-boşaltma şirketlerince işletilmektedir.

#### **4.5.6. Kiralık Liman**

Devlet burada limanın mülkiyetine sahip olup düzenleyici konumundadır. Devlet veya yerel yönetim adına hareket eden liman yönetimi, limanı özel işletici şirketlere kiralamaktadır. Liman yönetimine kiralama bedeli olarak, genellikle metrekare başına yıllık sabit bir bedel ödenmekte ve bu bedel her yıl enflasyon oranında arttırılmaktadır.<sup>43</sup>

#### **4.5.7. Tam Özel Liman**

Tam özelleştirilmiş limanlar sayıca çok az olup örnekleri yalnızca Yeni Zelanda ve İngiltere’de bulunmaktadır. Bu model genel görüşe göre liman reformunun en uç noktası olarak değerlendirilmektedir. Burada şirketler liman mülkiyetine de sahiptir.

### **4.6. Özerk Liman Yönetimi**

Otonom (özerk) yapısı olan bu limanlarda, devletin belirlediği genel liman politikası çerçevesinde liman alt yapı ve üstyapı sağlanmasından sorumlu olan; liman kullanıcıları ve yerel kamu idareleri ile bakanlık temsilcilerinin ve ilgili diğer kuruluşların temsilcileri tarafından oluşturulan bir kurul aracılığıyla birlikte kontrol ve idare edilen bağımsız limanlardır. Teorik olarak özerk limanlar genel politikalarında devletten bağımsız görünseler de pratikte denizcilik bakanlığının direktif ve denetimi altında hükümetin ekonomik ve mali kontrolüne tabi olmaktadır. Özerk liman idaresinde devlet, mülkiyeti elinde tutmakta, yönetim ve işletmeyi devretmektedir bu

---

<sup>43</sup> Sesli Evren, S.13

şekilde yönetim özerkleşmektedir. Özerk limanların en temel özelliği bağımsız bir yönetim kurulunca yönetilmeleridir.

Özerk limanlar kendi idarelerini sağlamaktadırlar. Kendi bütçeleri vardır, yeni yatırım ya da büyütme için merkezi hükümetten izin almalarına gerek bulunmamaktadır. Liman, kendi hizmet ve tarife politikasını kendisi belirleyebilmektedir.

Özerk limanlarda kılavuzluk, römorkör işleri, ardiyecilik gibi hizmetler genellikle özel kuruluşlara bırakılmıştır. Liman yönetimi bu kuruluşlardan da gelir kazanmaktadır.

Özerk limanlarda kamu denetimi az da olsa görülebilmektedir. Bu da genellikle liman yönetim kuruluşunda görevlendirilmiş olan temsilciler aracılığıyla sağlanmaktadır.

Özerk limanların temel özelliği, liman müşterilerinin, bir diğer deyişle limandan yararlananların yönetimde yer almalarıdır. Göreve gelme usulü seçimle olmaktadır. Aynı zamanda bu limanların mali özerkliği de bulunmaktadır. Liman kendi hizmet ve tarife politikasını kendisi belirleyebilmektedir.

## **5. TÜRKİYE'DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ VE HUKUKİ ALT YAPISI**

### **5.1. Genel**

Osmanlı Devleti döneminde tersane yapımı üzerinde fazlasıyla durulmuştur. Günümüzde de kullanılmaya devam edilen çok sayıda tersane Osmanlı Devleti döneminde inşa edilmiştir. Ancak genel duruma bakıldığında bu dönemde yapılan liman sayısı çok sınırlı sayıda kalmıştır. Bu dönemde denizde yolcu taşımacılığı 1843 yılında kurulan ve bir kamu kuruluşu olan Fevaidi Osmaniye tarafından gerçekleştirilmekteydi. Fevaidi Osmaniye, İstanbul Boğazı'nda ve Adalara yolcu taşımaktaydı. Bu kuruluşun ismi 1870 senesinde İdare-i Aziziye olarak değiştirilmiştir. 1878 senesinde ise İdare-i Mahsusa kurulmuştur. Bu şirket ile Şirket-i Hayriye İstanbul'da vapurlarla yolcu taşıma işini üstlenmiştir. İdari-i Mahsusa'nın ismi 1910 senesinde Osmanlı Seyrû-Sefain İdaresi; 1923 senesinde ise Türkiye Seyrüsefain İdaresi olarak değiştirilmiştir.

1876 yılında bitirilen İzmir Alsancak Limanı, 1892 yılında yapılan İstanbul Salıpaazarı ve 1899'da Haydarpaşa önlerine yapılan eski liman<sup>44</sup> dışında bu tarihlerde pek liman yatırımı gerçekleştirilmemiştir.

9 Nisan 1926 gün ve 815 sayılı yasayla, Türkiye sahillerinin bir noktasından diğer noktasına deniz ulaşımı Türk bayrağı taşıyan gemilerin dışındaki gemilere yasaklanarak

---

<sup>44</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/content/45>

liman hizmetleri ile ilgili işletmelerin yalnızca Türkiye vatandaşlarına açık tutulması kararı verilmiştir. Bu kararlar Türk karasuları içerisinde çalışmak yalnızca Türk vatandaşlarına bir hak olarak verilmiş olup bu alanda da bir millileştirme yapılmıştır.

Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüğü 7.6.1939 gün ve 3633 sayılı yasayla kurulmuştur. 1945 yılında ise Şirketi Hayriye Devlet Deniz Yolları ve Limanlar İşletmesi'ne katılmıştır.

Cumhuriyet döneminde 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Antlaşmasının imzalanması ve ardından 20 Nisan 1926 tarihinde kabotaj yasasının yürürlüğe girmesi ile Türk limancılığı ivme kazanmıştır.<sup>45</sup>

Türkiye limanlarında programlı ciddi gelişmeler ancak ikinci dünya savaşından sonra başlamıştır. 1946 yılında çok sınırlı olanaklarla birlikte Ereğli, Trabzon, İnebolu, Amasra ve daha sonra da Zonguldak limanının yapımına girilmiştir. 1950 yılından sonra da Bayındırlık Bakanlığı tarafından Alsancak, Salıpazarı, Samsun, Mersin ve Haydarpaşa limanlarının yapımı başlatılmıştır. Mersin limanının ticaret rıhtımları 1958 yılında diğer bölümleri de 1963 yılında tamamlanmıştır. İskenderun'da yükleme donanımları da bu tarihlerde yapılmıştır. Bu arada Karadeniz'de Giresun limanı yapılmış; 1967 yılı sonunda da Bartın limanı bitirilerek hizmete açılmıştır. 1963 yılından sonra İskenderun limanının geliştirilmesine başlanmış; Bandırma, Hopa ve Antalya limanlarının yapımı için sözleşmeler hazırlanmıştır.<sup>46</sup> 1978 yılında İzmir limanı için genişletilme çalışmaları başlatılmış, Haydarpaşa limanı mevcut dalgakıranı uzatılarak genişletilmiştir.<sup>47</sup>

1990'lı yıllara gelene kadar gelen süreçte devlet tarafından yapılan limanların yanı sıra devlete bağlı olan ve serbest piyasada faaliyet gösteren kamu iktisadi kuruluşları da kendi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla limanlar yapmışlardır. TÜPRAŞ, ERDEMİR; BOTAŞ ve POAŞ gibi kamu iktisadi kuruluşları bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

1950'li yılların başından itibaren Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz bölgelerini deniz yolu ile birbirine bağlayan iskeleler yapılmıştır. Hopa, Pazar, Fındıklı, Rize, Vakfıkebir, Marmaris, Ünye, Ordu, Fatsa, Mürefte, Maltepe, Zeytinburnu, Kartal, Sinop, Mudanya, Tekirdağ, Şarköy, Bandırma, Taşucu, Ekinlik, Gemlik, Armutlu, Marmara Adası, Gelibolu, Çanakkale, Dikili, Çeşme, Kuşadası, Güllük, Fethiye, Alanya, Anamur ve İskenderun iskeleleri bu dönemde yapılmıştır. 1979 yılında Tekirdağ İskelesi inşaatı tamamlanmış, 1979 yılında başlayan Kuşadası inşaatı da yaklaşık on yıl sürdükten sonra bitirilmiştir. 1990'lı yılların ardından Özel sektörün çeşitli dallarında faaliyet gösteren şirketler de kendi iskelelerini inşa etmişlerdir

---

<sup>45</sup> AKÇAOĞLU Veli, "Geçmişten Geleceğe İzmir Limanı", TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Bülteni, s.19-27

<sup>46</sup> Fikret Erkan, s.225

<sup>47</sup> AKÇAOĞLU Veli, a.g.e. s.19-21

## 5.2. Limanlar ile İlgili Yasal Çerçeve

Denizcilik sektöründe liman, iskele, rıhtım ve diğer kıyı tesislerinin; inşası veya modernizasyonu, idaresi, yanaşma ve demirleme yerleri, tehlikeli maddelerin boşaltma-yükleme yöntem, yer ve zamanları, gemilerin limanda kalabilme süreleri, limanda güvenlik, çevre kirliliğinin önlenmesi ve limanda düzen – disiplinin sağlanmasına ilişkin kuralları içeren kanun, tüzük, yönetmelik ve tebliğ gibi mevzuat bulunmaktadır.

### 5.2.1. 618 Sayılı Limanlar Kanunu

618 Sayılı Limanlar Kanunu; 14 Nisan 1925 tarihinde kabul görmüş, 20 Nisan 1925 tarih ve 95 Sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanun 21 maddeden oluşmaktadır. 14, 15 ve 16. Maddeler mülgadır.

Buna göre, Türkiye limanlarına giren çıkan bütün gemiler ve deniz araçları ‘‘618 Sayılı Limanlar Kanunu’’ hükümlerine tabidir.

Limanların idare, temizlenme, derinlenme, genişlenme, taranması, şamandıraların eklenmesi ve iyi halde tutulması gibi liman işlerinin yapılmasında hükümetin mecburiyetinden bahsedilmektedir.<sup>48</sup>

### 5.2.2. 28453 Sayılı Limanlar Yönetmeliği

2008 yılında ‘‘Denizde can ve mal koruma hakkında kanun ve limanlar kanununda değişiklik yapılması hakkında kanun’’ a açıkça eklenen yetkiye dayanılarak, 2012 yılında Limanlar Yönetmeliği yayımlanmıştır. Bu yönetmelik;

- a) Liman başkanlıklarının yetki alanına giren liman idari sınırlarını, liman sahasını ve demirleme sahalarını belirlemek,
- b) İdari sahada bulunan gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarında uyulacak kuralları saptamak,
- c) Her türlü yük ve yolcunun bindirilmesi ve indirilmesi yöntemleri ile bu işlemlerin yapılabileceği yer ve zamanları belirlemek,
- d) Gemilerin ve diğer deniz araçlarının, limanlara giriş ve çıkışlarında yapılacak bildirimleri düzenlemek,
- e) Kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikleri öngörmek,
- f) İdari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gerekenleri belirlemek,

---

<sup>48</sup> Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) <http://www.mevzuat.gov.tr> , Limanlar Kanunu – Madde 1.

ve diğ er hususları belirlemek üzere yayımlanmıştır. Deniz kıyısında bulunan tüm limanlar (içsu limanları hariç) ve bu limanlara giriş-çıkış yapan tüm gemilerle diğ er deniz araçları Limanlar Yönetmeliğ inin uygulama alanına girmektedir.

Türkiye’de liman endüstrisinin ve limanların özelleştirilmesi 1994 yılında yayımlanarak yürürlüğe giren özelleştirme kısmında da bahsettiğ imiz 4046 Sayılı “**Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun**” çerçevesinde yapılmaktadır. Bu kısımda 4046 Sayılı Kanun’un yürürlüğe girmesinden önceki hukuki alt yapı ve 4046 Sayılı Kanun yürürlüğe girdikten sonra ortaya çıkan hukuksal hal, liman iş letmeleri ve liman özelleştirmeleri açısından değerlendirilerek incelenecektir.

### **5.3. 4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun’un Yürürlüğe Girmesinden Önce Hukuki Alt Yapısı ve Özelleştirme Çalışmaları**

Ülkemizde Kamu İktisadi Teşebbüslerin ve buna bağı lı ortaklıkların özerk bir tarzda ve ekonominin kurallarına göre yönetilmeleri, verimlilik ve karlılık ilkeleri doğrultusunda sermaye birikimine yardımcı olarak yatırım kaynağı yaratmaları ve denetlenmeleri amacıyla Bakanlar Kurulu tarafından 440 sayılı Kanun ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnameler (KHK) çıkarılarak yapılandırılma sağı lanmıştır.

İşbu Kanun ve KHK’lar doğrultusunda Türkiye’de limancılık sektörünü oluşturan Türkiye Denizcilik İş letmeleri A.Ş., Deniz Nakliyatları A.Ş., Türkiye Gemi Sanayi A.Ş., ve Denizbank ve Deniz Nakliyatı T.A.Ş gibi kuruluşlar yeniden yapılandırılarak özerk hale getirilmişlerdir.

Kamuya ait yarım kalmış tesislerin tamamlanması veya yerine yeni tesis kurulmasının sağı lanması amacıyla özelleştirme kapsamında bu tesislerin özel sektöre devrine yönelik ilk hukuksal düzenleme 1984 yılında 29.02.1984 tarih ve 2983 sayılı Kanun ile gerçekleşmiştir.

Bu kanun ve kanuna dayalı olarak çıkarılan 84/8495 sayılı Kamu Ortaklığı Fonu Yönetmeliğ i ile ülkemizde başlayan özelleştirmeye yönelik çalışmalar, 1986 yılında KİT’lerin özelleştirilmeleri için çıkartılan 85.5.1986 tarih ve 3291 sayılı Kanun ile hız kazanmaya başlamıştır. Bu kanun ile “özelleştirme” terimi ilk defa mevzuatımızda yer almış ancak bu düzenlemeler ne yazık ki yalnızca kamu iktisadi teşebbüsleri ile sınırlı kalabilmiştir.

3291 sayılı Kanun ile kamu iktisadi teşebbüslerinin özelleştirilmesine karar verme yetkisi Bakanlar Kurulu’na; müessese, bağı lı ortaklık, iş letme ve iş letme birimlerinin özelleştirilmesine dair karar verme yetkisi ise Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu’na (Kamu Ortaklığı Kurulu) verilmiştir.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> Erkan Fikret, a.g.e. s.247

Aynı zamanda sözü edilen kanun uyarınca, müessese, bağlı ortaklık, işletme ve işletme birimlerinin anonim şirkete çevrilmesi ve kamu paylarının bedelsiz olarak Kamu Ortaklığı Kurulu'na devri öngörülmüştür. Hisse senetlerinin satışı ve devri konularında ise yine Kamu Ortaklığı Kurulu yetkili kılınmıştır.

Bu kapsamda özelleştirmeye dair ilk iş olarak, Bakanlar Kurulu'nun 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı kararı ile 3291 sayılı kanunun vermiş olduğu yetkiye dayanarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., Deniz Nakliyatları A.Ş. ve Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. ile bunların müessese, bağlı ortaklık, işletme ve işletme birimleri özelleştirme kapsamına alınarak Toplu Konut ve Kamu İdaresi'ne devredilmiştir.

Bu devir işlemlerinden hemen sonra özelleştirme uygulamalarında karşılaşılan sorunların ortadan kaldırılması ve uygulamaların hız kazanması amacıyla 05.05.1994 tarih ve 3984 sayılı yetki kanunuyla Bakanlar Kuruluna Kanun Hükmünde Kararname çıkartma yetkisi verilmiştir.

Bu yetkiye dayanılarak, özelleştirme uygulamalarına ilişkin 530, 531, 532, 533 ve 546 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameler yürürlüğe konulmuş; ancak söz konusu Kanun Hükmünde Kararnameler “yapılan düzenlemelerin ancak yasa ile yapılabileceği” gerekçesine dayanarak Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir.

Anayasa Mahkemesinin iptal kararı sonrasında özelleştirmenin hukuki alt yapısının net bir şekilde belirlenmesinin zorunlu hale gelmesi sebebiyle Anayasa Mahkemesinin iptal gerekçesi de göz önünde bulundurularak 24.11.1994 tarihinde özelleştirmeye ilişkin genel bir kanun özelliğinde olan “4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” çıkartılmıştır. Bu kanunun yürürlüğe girmesi ile yukarıda bahsedilen işletmelerin özelleştirme faaliyetlerinin bu yeni yayımlanan kanun hükümleri çerçevesinde ele alınması zorunlu hale gelmiştir.

#### **5.4. 4046 Sayılı Kanun'un Öngördüğü Hukuki Alt Yapı**

4046 Sayılı Kanun ile kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce yürürlükte bulunan mevzuat gereğince özelleştirilmek üzere Kamu Ortaklığı İdaresi'ne devredilmiş olan kuruluşlar devir tarihleri itibariyle özelleştirme programına alınmış kabul edilmişlerdir. Bu kuruluşların özelleştirilmelerine ilişkin olarak daha önceden Kamu Ortaklığı İdaresi tarafından yapılmış olan işlemler geçerli olarak kabul edilmiş; bundan böyle özelleştirme işlemlerinin bu kanun hükümlerine göre gerçekleştirileceği kanunda yer almıştır. Gerekli görülmesi durumunda bahse konu kanundan önceki mevzuatta özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlardan hangilerinin özelleştirmeye hazırlık çalışmalarına tabi tutulacağı, hangilerinin özelleştirme kapsamından çıkartılacağı 4046 sayılı kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 3 ay içerisinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın teklifi üzerine Özelleştirme Yüksek Kurulu'na karara bağlanacağı işbu kanun ile kurala bağlanmıştır.

Bu şekilde, Türkiye’de limancılık endüstrisinin ve limanların özelleştirilmesi 1994 yılında yayınlanarak yürürlüğe giren **4046 Sayılı “Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun”** çerçevesinde uygulanmaya başlamıştır.

#### **5.4.1 4046 Sayılı Kanunun Limanların Özelleştirilmesi Açısından Değerlendirilmesi**

Birçok özelleştirmeden farklı olarak limanlara yönelik özelleştirme uygulamaları limanların sahip oldukları tekel olma niteliği sebebiyle üzerinde hassasiyetle durulması gereken bir konuya dönüşmüştür.<sup>50</sup>

4046 sayılı kanunun genel olarak değerlendirilmesi önceki kısımlarda genel hatlarıyla yer almıştır. Bu kısımda kanun; özelleştirilecek kuruluşların özelleştirme kapsamına alınması, uygulanması gereken ilkeler, yetkili kurul ve idareler ile değer tespiti ve ihale usul ve yöntemleri açısından değerlendirilecektir.

Kanun’un 1. Maddesinde,

- a. Devlete (genel ve katma bütçeli idareler ile bunlara bağlı döner sermaye kuruluşlarına),
- b. Belediye ve İl Özel İdarelerine ait ticari amaçlı kuruluşlar ve iştiraklerine,
- c. Kamu İktisadi Teşebbüslerine,

Ait limanlar ile mal ve hizmet üretim birimlerinin mülkiyet devri dışında ve ekonomide verimlilik artışı ile kamu giderlerinde azalmayı sağlamak amacıyla özelleştirmelerin bu kanun uyarınca yapılacağı kurala bağlanmıştır.<sup>51</sup>

Kanun’un 2. Maddesinde,

- a. Özelleştirmenin gerçekleştirilmesi ile istihdam azalması olması halinde mevcut kanun veya toplu iş sözleşmelerinde öngörülen tazminatlara ek olarak İş Kaybı Tazminatının verilmesi,
- b. Özelleştirilecek kuruluşlarının özellikleri ve içinde buldukları koşullar değerlendirilerek bu şekilde özelleştirme yöntemlerinin belirlenmesi,
- c. Özelleştirme uygulamaları ile elde edilecek kazancın genel bütçe harcama ve yatırımlarından ayrı tutularak kullanılmaması,
- d. Oluşabilecek tekelci bir yapının önüne geçilmesi,
- e. Mülkiyetin ve yönetimin sorumluluk ve yetkilerini üstlenebilecek ortak bir grubun temini,

---

<sup>50</sup> Ulukaya Selda, “Deniz Ulaştırmasında Rekabet Hukuku Sorunları: Hakim Durumun Kötüye Kullanılması” İstanbul 2015, s.259

<sup>51</sup> ERKAN Fikret, a.g.e. s.248

- f. Özelleştirme uygulamaları kapsamında kamu bankalarının da öncelikle özelleştirilecek kuruluşlar arasına eklenerek hızla özelleştirilmelerinin sağlanması,
- g. Stratejik konularda devletin sahip olacağı imtiyazlı hisse oluşturulması,
- h. Tabii kaynakların sürekli olarak değil yalnızca belli bir süre zarfında işletme hakkının verilmesi şeklinde özelleştirilmesi,
- i. Özelleştirme işlemlerinin değer saptaması da dahil tamamen aleniyet prensibi ile yürütülmesi,

Özelleştirme uygulamalarında, milli güvenlik ve kamu yararının gerektirdiği durumlar hariç tutularak kamu kurum ve kuruluşları ile kamu tüzel kişiliğine sahip eğitim kurumları ve mahalli idarelere devir yapılmaması ilkeleri esas alınacağı hükme bağlanmıştır.

Yukarıda yer alan açıklamalar doğrultusunda kanunda öngörülen Özelleştirme Aşamaları aşağıda gösterilmiştir.

#### **5.4.2. Özelleştirme Aşamaları**

##### **Hazırlık Aşaması**

1. Özelleştirme Kapsamına Alma
2. Özelleştirme Programına Alma
3. Rekabet Kurulundan Görüş Alma

##### **İhale Aşaması**

1. Değer Tespiti
2. İhale Şartnamesi Hazırlama
3. İhale İlanı
4. İhale Komisyonu Oluşturma
5. İhale Yapma
6. İhale Komisyonu Kararı Alma

##### **Devir Aşaması**

1. Rekabet Kuruluna izin başvurusu
2. Özelleştirme Yüksek Kurulu Devir Kararı
3. Devir Sözleşmesi İmzalama

Yukarıdaki listeden de görüleceği üzere 4046 Sayılı Kanun; kamu limanları ile benzeri mal ve hizmet birimlerinin özelleştirmeye karar verme yetkisini Başbakanın başkanlığında, Başbakanın belirleyeceği dört bakandan oluşan **Özelleştirme Yüksek Kuruluna** (madde 3), Kurulun aldığı kararları uygulama yetkisini ise kamu tüzel kişiliğine sahip **Özelleştirme İdaresi Başkanlığına** (madde 4) bırakmıştır.

Bahse konu kanununun 17. Maddesi ile özelleştirme uygulamalarına dair hükümler düzenlenerek limanlar ve benzeri mal ve hizmet yerlerinin özelleştirme kapsamına alınmasına, Özelleştirme İdaresi Başkanlığının Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından karar verileceği, bu kararda, bu Kuruluşlardan hangilerinin mali ve hukuki yönden özelleştirmeye hazırlık işlemine tabi olacağı, hangilerinin özelleştirilmek üzere doğrudan özelleştirme programına alınacağı ve özelleştirmenin hangi yöntemler ile gerçekleştirilmesi gerektiğinin belirtilmesi kurala bağlanmıştır.

Aynı maddenin devamında, özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlardan; mali ve hukuki yönden özelleştirmeye hazırlanmalarına karar verilenlerin bu hazırlık işlemleri tamamlanıncaya kadar, onların bağlı oldukları bakanlık veya kurumlar ile ilgileri ve daha önceki statülerinin devam edeceği, bunlarla ilgili mali ve hukuki yönden özelleştirmeye hazırlık işlemleri kurulca belirlenecek kuruluş veya kuruluşlar tarafından yürütüleceği, özelleştirmeye hazırlık işlemleri tamamlananların Kurulun vereceği yeni bir karar ile özelleştirme programı kapsamına alınacağı, bu şekilde hazırlıkları tamamlanarak özelleştirme programına alınanlar ile doğrudan özelleştirme programına alınanlar Kurul kararının alındığı tarihte başka bir işleme gerek olmadan ve bedel alınmaksızın Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na devredilmiş sayılacağı ve Kurul kararı alındığı tarihten itibaren bağlı buldukları bakanlık veya kurumla ilişkileri kesileceği düzenlenmiştir.<sup>52</sup>

Kanun'un 15. Maddesinde, limanların mülkiyet hakkı saklı tutularak bir bedel karşılığında belirli süre ve şartlarla işletme haklarının verilmesi veya kiralanması ve mülkiyetin devri dışındaki benzer diğer yöntemlerle özelleştirilebileceği ve işletme hakkı devri süresinin 49 yılı geçmeyeceği kurala bağlanmıştır.

Daha önceki kısımlarda ayrıntılı olarak açıklanan özelleştirme yöntemleri dışında kalan özelleştirilecek limanların varlık ve hizmetlerinin değer tespiti ve ihale usulleri kanununun 18. maddesinde düzenlenmiştir. Özelleştirilecek limana uygulanacak özelleştirme yöntemi de dikkate alınarak uluslararası olarak kabul görmüş olan; net bugünkü değeri, defter değeri, net aktif değeri, amortize edilmiş yenileme değeri, tasfiye değeri, fiyat/kazanç oranı, piyasa kapitalizasyon değeri, piyasa değeri/defter değeri, ekspertiz değeri, fiyat/nakit akım oranı metotlarından en az ikisini uygulamak suretiyle varlıkların değerlerinin bulunacağı öngörülmüştür.<sup>53</sup> Maddenin devamında ihalelerin,

- Kapalı teklif,
- Pazarlık,

---

<sup>52</sup> [www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4046.doc](http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4046.doc)

<sup>53</sup> ERKAN Fikret, a.g.e. s.253

- Açık arttırma,
- Belli istekliler arasında kapalı teklif usulü ile yapılacağı kurala bağlanarak sözü edilen usuller açık olarak tanımlanmıştır.

Kanunda limanların işletme hakkı devrinin hangi sözleşme ve usullerle ne şekilde yapılacağı hususunda ayrıma gidilmiştir. 4046 Sayılı Kanun'un 15. Maddesinin 5. Fıkrası yalnızca kamu iktisadi kuruluşlarına ait limanların mal ve hizmet faaliyetlerini imtiyaz kabul ederek bu mal ve hizmetlerin imtiyaz sözleşmeleri ile özel sektöre devredilebileceği belirtilmiştir.

Devlete, iktisadi devlet kuruluşlarına, belediye ve diğer kamu kuruluşlarına ait limanların mal ve hizmetleri kapsam dışı tutulması halinde bunların imtiyaz olarak kabul edilmemeleri sebebiyle imtiyaz sözleşmesi ile değil idari sözleşmeler ile özelleştirme uygulamalarının gerçekleştirileceği öngörülmüştür.

4046 Sayılı Kanun'un bahse konu maddesi Anayasanın 2. ve 10. Maddeleri hükümlerini ihlal eder biçimde eksik düzenlendiği gerekçesiyle; hükmün iptali talebiyle Danıştay 10. Dairesi Antalya Limanının özelleştirme kapsamında işletme hakkı devrine ilişkin 1999/4419 e. Sayılı davada Anayasa mahkemesine başvurulmasına karar verilmiş ancak Anayasa Mahkemesi anılan hükmün anayasaya aykırı olmadığı gerekçesiyle istemi reddetmiştir.<sup>54</sup>

Aynı zamanda kanunun 37. Maddesinde yer alan “ve limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmelerinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir. Bu haktan yararlanabilecek şirketin Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş olması, yabancı sermaye payının %49'u geçmemesi, idare ve temsil etmeye yetkili olanların ekseriyetinin Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy ekseriyetinin Türk vatandaşlarında olması zorunludur” ibareleri 16.06.2004 tarih ve 5189 Sayılı Kanun'un 12/d maddesi ile çıkartılmıştır.

### **5.5. Rekabet Hukuku Mevzuatının Özelleştirme Uygulamaları Üzerine Genel Etkisi**

Rekabet politikası bir tanıma göre “pazardaki rekabetin, toplumun zararına olacak şekilde kısıtlanmamasını temin edecek bir dizi hukuki düzenlemeler ve politikalar” bütünüdür. İyi bir rekabet politikasının oluşturulması bir yandan uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi, yabancı yatırımlar ve ekonomik serbestleştirme gibi ulusal ve yerel pazarlarda rekabeti artırmak için uygulanabilecek hükümet politikalarını diğer yandan teşebbüslerin rekabetçi olamayan davranışlarını ve pazardaki gereksiz devlet

---

<sup>54</sup> Anayasa Mahkemesi 18.03.2002 tarih 2002/47 E., 2006/1 K. (07.10.2006 tarih ve 26312 sayılı Resmi Gazete)

müdahalesini öngörerek tedbirler alınmasına yönelik bir rekabet politikasını içermesi gerektiği belirtilmektedir.<sup>55</sup>

Özelleştirmede tekeli sektörlerin yeniden yapılandırılması ve sektöre girişlerin serbest bırakılması halinde rekabette meydana gelen artışlar dikkate alındığında özelleştirmenin rekabet politikası ile bağlantısı çok olmakta ve önem arz etmektedir.

Limanlar açısından da durum çok farklı değildir. Limanlar arası rekabet; rekabet modelleri olarak sınıflandırıldığında limanlar arası rekabet, liman içi rekabet ve terminaller arası rekabet olmak üzere üç grupta toplanmıştır. Sonuç olarak hangi modelde olursa olsun limanlarda rekabet ortamının tesis edilememesi terminal işletmelerinin bu tekel güçlerini yüksek fiyat tarifeleri uygulamak için kullanmalarına neden olabilir. Bu sebeple rekabetin korunması limanlar açısından da oldukça önemlidir.<sup>56</sup>

4046 Sayılı Kanun'da özelleştirme uygulamalarında esas alınması gereken ilkelere biri olarak 2. Maddede "oluşabilecek tekeli bir yapının olumsuz etkilerinin önlenmesi" hükmü düzenlenmiştir. Bu ilkeye uygun olarak 3.7.2005 tarih ve 5398 sayılı Kanun ile ilga edilen "Özelleştirme Uygulamaları Sonucu Rekabetin Korunması" başlıklı 16'ncı maddesinde;

"teşebbüsler arası rekabeti doğrudan veya dolaylı bir şekilde engelleyici, bozucu ve kısıtlayıcı anlaşma, uygulama ve kararlar ile tekelleşmeye yol açacak veya rekabeti önemli ölçüde azaltacak veya bunu sağlayacak birleşme veya devralma niteliğindeki her türlü hukuki işlem, faaliyet ve fiilleri hakkında kuvvetli emarelerin varlığı halinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından gerekli tedbirlerin alınacağı" öngörülmüştür. Buna ek olarak benzer görevleri Rekabet Kurumuna veren 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un yürürlüğe girmesi üzerine rekabetin korunması ile ilgili konularda hangi Kanun hükmünün uygulanması gerektiği sorusu gündeme gelmiş bunun üzerine kendisinden görüş talep edilen Danıştay 1. Dairesi tarafından<sup>57</sup>, ikisi de aynı hususlarda genel nitelikli hüküm getiren kanunlarda sonradan yürürlüğe giren bir genel kanun olan 4054 sayılı Kanun'un daha önce aynı alanda düzenleme yapan 4046 sayılı Kanun'un 16. maddesini örtülü olarak yürürlükten kaldırdığı ve bu nedenle özelleştirme uygulamaları sonucunda özelleştirilen kuruluşlarda da **4054 sayılı Kanun hükümlerinin uygulanması gerektiği ifade edilmiştir.**

4054 sayılı Kanun'un 4., 6. ve 7. maddeleri Rekabet Kurumunun rekabet hukuku uygulama araçlarını işaret etmektedir. 4. madde ile amaç veya etkisi itibarıyla rekabeti engelleyen, bozan ya da kısıtlayan teşebbüsler arasındaki anlaşmalar, uyumlu eylemler

---

<sup>55</sup> TEMEL Esra, "Özelleştirme Uygulamaları ve Rekabet Politikası" Rekabet Kurumu, Ankara-2012, s.41

<sup>56</sup> Ulukaya Selda, s. 260

<sup>57</sup> Danıştay 1. Dairesi, 14.7.1995 tarih ve 1995/13 E. ve 1995/153 K. sayılı kararı, Danıştay Dergisi Sayı 91, 1996, s. 47.

ve teşebbüs birlikleri kararları; 6. madde ile bir veya birden fazla teşebbüsün hâkim durumunu tek başına yahut başka taraflar ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması; 7. madde ile de, bir ya da birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını daha da güçlendirmeyi amaçlayarak rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da şahısın diğer bir teşebbüsü devralması yasaklanmaktadır.

Özelleştirmeler en fazla birleşme devralma boyutuyla rekabet hukuku uygulamasına konu teşkil etmiştir. 4054 Sayılı Kanun'un 27. Maddesinde Rekabet Kurulu'nun görevleri arasında birleşme ve devralmalara **izin vermek** sayılmıştır. Zira söz konusu kuruluşların özelleştirilmesiyle, devletin ve diğer kamu otoritelerinin idaresi altında olan kuruluşların gerçek ve tüzel kişilere devredilmesi sağlandığından burada rekabet hukuku anlamında bir devralma söz konusu olmaktadır. Rekabet Hukuku bu süreçte özelleştirme sonrasında ortaya çıkabilecek olumsuz pazar koşullarını engellemeyi ve pazarı rekabet ilkelerine uygun olarak yeniden yapılandırmayı sağlayan bir araç olarak düşünülmektedir.<sup>58</sup>

Kamu tekellerinin bazı imtiyazlara sahip olmaları, özelleştirmeler yoluyla devirlerini özel teşebbüsler arasındaki birleşme ve devralmalardan farklı kılmaktadır. Bundan dolayı Rekabet Kurulu, özelleştirmelere yönelik denetim görevini ayrı bir düzenleme ile yerine getirmektedir. 4054 Sayılı kanuna bakıldığında, izin alınması gereken birleşme ve devralmaların türlerini belirleme ve anılan Kanun'un uygulanması ile ilgili olarak Tebliğler çıkarma ve gerekli düzenlemeler yapma ile birleşme ve devralmalara izin verme yetkisi Rekabet Kurulu'na verilmiştir. 1998/4 ve 1998/5 sayılı Tebliğlerle, Özelleştirme İdaresi Bakanlığınca ya da diğer kamu kuruluşlarınca gerçekleştirilecek devir işlemlerinin hukuksal geçerlik kazanabilmeleri için Rekabet Kurumu'na yapılacak ön bildirimlerde ve izin başvurularında takip edilecek usul ve esaslar belirlenmiştir.

## **i) GÖRÜŞ**

### **5.5.1. Ön bildirime Tabi Özelleştirme Yolu İle Devralmalar ve Görüş Alma Zorunluluğu**

1984/4 sayılı Tebliğ kapsamına giren özelleştirmelerle ilgili olarak iki aşamalı bir süreç öngörülmüştür. Rekabet Kurulu önce özelleştirme ihaleye çıkarılmadan önce "görüş" bildirecek ve ihale yapıldıktan sonra ise en çok artırımda bulunan işletmeler hakkında her biri için ayrı ayrı "izin" verecektir. Bu prosedür ön bildirim ve izin safhası olarak iki aşamada düzenlenmiştir.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> ÖZ Gamze, "Rekabet Politikası ve Özelleştirme Sempozyumu", Rekabet Kurumu Yayını, Ankara-1991, s.45-51

<sup>59</sup> "Rekabet Kurulu 05-58 / 855-231 sayılı,15.09.2005 tarihli kararında; PSA-AKFEN Ortak Girişim Grubu ve Dubai Ports Authority için , Rekabet Kurumu'na 1998 /4 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların hukuki geçerlilik kazanabilmeleri için rekabet kurumuna yapılacak ön

‘Tebliğ kapsamındaki özelleştirme yolu ile devralma işlemlerinde; özelleştirilecek teşebbüs ya da mal veya hizmet üretimine yönelik birimin ilgili ürün piyasasındaki pazar payının %20’yi veya cirosunun 20 milyon Türk lirasını aşması ya da bu eşikler aşılmaya bile özelleştirilecek teşebbüsün hukuki veya fiili imtiyazlara sahip olması halinde ihale şartlarının kamuoyuna duyurulmasından önce, Rekabet Kurumu’na ön bildirimde bulunularak, ilgili pazarda böyle bir özelleştirmenin ne gibi sonuçlar doğuracağı, özelleştirilecek teşebbüsün varsa sahip olduğu hukuki veya fiili imtiyazların özelleştirme sonrası durumunun ne olacağı hususlarının değerlendirileceği ve bu konularda ihale şartları belgesinin hazırlığına esas olacak Rekabet Kurulu görüşünün alınmasının zorunlu olduğu bahse konu tebliğin 3.maddesinde şarta bağlanmıştır.’<sup>60</sup>

Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ’ye ait Çeşme Limanı’nın 30 yıl süre ile ‘işletme hakkı verilmesi’ yöntemi ile özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucu Limanın devrine ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulu kararının iptali talebiyle açılan davada, Danıştay 13. Dairesi<sup>61</sup>; Liman’ın coğrafya, otoyol bağlantısı ve Ro-Ro gemileriyle yapılan kombine taşımacılık açısından üstünlükten doğan doğal fiili tekel konumu arz ettiği iddiaları dikkate alınarak 1998/4 sayılı Tebliğ’de öngörülen, ihale şartlarının kamuoyuna duyurulmasından önce, Rekabet Kurumu’na ön bildirimde bulunarak, ilgili pazarda özelleştirmenin ne gibi sonuçlar doğuracağı, özelleştirilecek kuruluşun varsa sahip olduğu hukuki veya fiili imtiyazların özelleştirme sonrası durumunun ne olacağı hususlarının değerlendirilmesi ve bu konularda ihale şartları belgesinin hazırlığına esas olacak menfi veya müspet, Rekabet Kurulu’nun görüşünün alınması gerekirken bu görüş alınmadan ihaleye çıkartılmasında hukuka uygunluk bulunmadığına karar verildiği, örnek olarak gösterilebilmektedir.

#### **5.5.1.1. Ön Bildirimlerde Usul**

Yukarıda bahsedildiği üzere söz konusu tebliğ ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca ön bildirimde tabi özelleştirme yolu ile devralma işlemlerinde; özelleştirilecek teşebbüs ya da mal veya hizmet üretimine yönelik birimin özelleştirilmesine ilişkin ihale koşullarının kamuya duyurulmasından önce, Rekabet

---

bildirimlerde ve izin başvurularında takip edilecek usul esaslar hakkında tebliğ” çerçevesinde yapılan izin başvurusunun 4054 sayılı RKHK ve 1997/1 sayılı tebliğ neticesinde belirtilen ortak girişim gruplarından herhangi birinin Mersin limanının işletme hakkının devralması işlemlerine izin verilmesine oyçokluğu ile , Mersin limanının işletme hakkını devralacak teşebbüse İskenderun Limanının işletme hakkı devralmaması şeklinde raportör görüşünde önerilen koşulların taraflara getirilmesine bu aşamada yer olmadığına oyçokluğu ile karar verilmiştir. “

<sup>60</sup> ERKAN F., a.g.e. s.258

<sup>61</sup> Danıştay 13. Dairesi’nin 28.02.2006 tarih ve E. 2005/7150, K. 2006/1231 sayılı Kararı

Kurumu'na, Rekabet Kurulu'nun görüşü alınmak üzere ön bildirimde bulunma koşulu getirilmiştir.

Bu bildirim üzerine Rekabet Kurulu, ön bildirimde bulunma koşulu Rekabet Kurulu kayıtlarına giriş yaptığı tarihten itibaren 40 iş günü içerisinde görüşünü oluşturarak Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bildirmesi için süre koşturmuştur.

Rekabet Kurulu'na, ön bildirim üzerine görüşünü 24 iş günü içerisinde açıklayacak ilgili mesleki daire görüşünün yanı sıra, bu görüşe cevaben 6 iş günü içerisinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'ndan alınacak görüşü de dikkate alarak, 10 iş günü içerisinde oluşturma zorunluluğu getirilmiştir. Bu sürelerin uzatılmasına ilişkin kurallar ise bahse konu Tebliğ'in 4. Maddesinde düzenlenmiştir.

#### **5.5.1.2. Görüşün Hukuki Niteliği**

Rekabet Kurulu tarafından Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında 1998/4 numaralı Tebliğ çıkartılarak Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na ön bildirimde bulunma ve izin alma zorunlulukları özelleştirme yoluyla devralmaların hukuki geçerlilik kazanmaları için gerekli koşul olarak getirilmiştir.

#### **ii) İZİN**

##### **5.5.2. İzin Başvurusuna Tabi Özelleştirme Yolu ile Devralmalar**

Özelleştirme yoluyla devralma işleminin hukuki geçerlik kazanabilmesi için 1998/4sayılı Tebliğ'in 5. Maddesiyle, özelleştirme işleminin son aşamasında işlemin Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun onayına sunulmadan önce,

- Rekabet Kurumu'na ön bildirimde bulunulması gerekli olan özelleştirme yolu ile devralma işlemlerinde,
- Ön bildirimde bulunulmasıyla birlikte bahse konu tebliğ kapsamında olan özelleştirme yolu ile devralma işlemi taraflarının ilgili ürün piyasası toplam pazar paylarının %25'i veya cirolarının 25 milyon Türk Lirasını geçmesi halinde;

Rekabet Kurulu'ndan izin alınması zorunluluğu getirilmiştir. Bu sebeple ön bildirimde bulunulmuş kuruluşların devir işlemlerinin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için her durumda Rekabet Kurulu'na izin başvurusunda bulunulması zorunlu kılınmıştır.

Ön bildirimde bulunulmasıyla birlikte ön bildirim için başvurulmamış olan kuruluşların ise; ihale işlemlerine başlanacağı sırada, ön bildirim için zorunlu olan oran ve miktarların altında oldukları nedeniyle ön bildirim gerektirmeyen, ancak ihale sürecinin tamamlanmasına kadarki dönemde pazar pay oranı ve ciro miktarında artış olması halinde ya da özelleştirilecek teşebbüsün devir alınması halinde devir sonrası alacak tarafların ilgili ürün piyasasındaki toplam pazar paylarının %25 veya cirolarının 25 milyon TL'yi aşması durumunda devralma işlemlerinin hukuken geçerli olması için Rekabet Kurulu'ndan izin alınması şartına bağlanmıştır.

### **5.5.2.1. İzin Başvurusunda Takip Edilecek Usul**

İzin almak için Rekabet Kurulu'na başvurma görevi Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na verilmiştir. Buna göre gerek ön bildirim gerekse izin başvurusu aşamalarında özelleştirme programındaki kuruluşlar kendilerine ulaşan bilgi ve belgeleri Özelleştirme İdaresine göndermeli, İdare de bu belgeleri Rekabet Kurumu'na intikal ettirmelidir.

İzin başvurusunda bulunulmadan izinsiz yapılan birleşme ve devralma işlemlerinde uygulanacak yaptırım 02.07.2005 tarih ve 5388 sayılı Kanun'un 2. Maddesi ile değişik 4054 sayılı Kanun'un 16. Maddesinde gerçek ve tüzel kişiler ile teşebbüs birlikleri ve/veya bu birliklerin üyeleri için para cezası yaptırımı olarak öngörülmüştür.

### **5.5.2.2. Başvuru Aşaması**

Rekabet Kurumu'na izin başvurusu, ihale işleminin sonuçlanmasından sonra ve fakat özelleştirme Yüksek Kurulunun özelleştirilecek teşebbüs ya da mal veya hizmet üretimine yönelik biriminin nihai devir işlemine ilişkin karar vermesinden önce, Özelleştirme İdaresi Başkanlığının Özelleştirme Yüksek Kuruluna sunacağı Özelleştirme Yüksek Kurulu karar taslağında yer alacak her bir teklif sahibi için bağımsız dosyalar halinde yapılır.

Rekabet Kurulu'nun ilk üç teklif sahibine dair devralma işlemlerine yönelik kararı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na tebliğ edilmeden diğer teklif sahiplerine izin başvurusunda bulunulmayacaktır.

### **5.5.2.3. İzin Başvurusu Üzerine Rekabet Kurulu Tarafından Yapılacak Olan Değerlendirme**

Rekabet Kurulu tarafından yapılacak değerlendirme, izin başvurusu için 1998/4 sayılı Tebliğ'de bulunmamaktadır. Buna karşılık, anılan tebliğin 7. Maddesinde 1997/1 sayılı Tebliğ'in bu Tebliğ'e aykırı olmayan hükümlerinin özelleştirme yolu ile devralma işlemlerine uygulanmasına devam edileceği ifade edilmiştir. 1997/1 sayılı Tebliğ'in 6ç maddesinde ise, Rekabet Kurulu, birleşme ve devralmaları Kanun'un 7. ve takip eden maddeleri uyarınca değerlendireceği, bu değerlendirmede özellikle; ilgili piyasanın durumu ve ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti bakımından ülkedeki etkin rekabetin korunması ve geliştirilmesi ihtiyacı kurala bağlanmıştır. Buna göre; ilgili teşebbüslerin, pazardaki durumu, ekonomik ve mali güçleri, sağlayıcı ve kullanıcı bulabilme alternatifleri, arz kaynaklarına erişebilme veya pazarlara giriş olanakları; pazara girişte herhangi bir yasal veya diğer giriş engelleri, ilgili mal ve hizmetlere olan arz-talep eğilimleri, aracı ve son tüketicilerin çıkarları, rekabet engeli şeklinde olmayan ve tüketiciye avantajlar yaratan teknik ve ekonomik süreçteki gelişmeler ve diğer hususlar göz önünde tutulacaktır.

İlgili Tebliğ'e göre, Rekabet Kurulu, bildirilen birleşme ve devralmaya gerekli yükümlülükler uyulması durumunda hakim durum yaratmayan veya bir hakim durumu güçlendirmeyen ve piyasadaki rekabeti büyük ölçüde engellemeyen birleşme veya devralmalara izin verebilir.

Buna göre, bir hakim durum yaratan veya mevcut bir hakim durumu güçlendiren ve bunun sonucunda ülkede veya bir bölümünde etkin rekabeti önemli ölçüde engelleyen birleşme veya devralmalar Kanuna aykırı kabul edilir ve bu işlemlere kurul tarafından izin verilmez.

Rekabet Kurulu'nun birleşme veya devralmaya izin vermesi ya da vermemesi, idari davaya konu olabilecek kesin ve yürütülmesi gereken bir idari işlem niteliğindedir.

#### **5.5.2.4. Rekabet Kurulu'nun Ön Bildirim Üzerine Verdiği Görüş'e Aykırı İzin Vermesi Durumu**

Ön bildirimde bulunulması zorunlu olan özelleştirme yolu ile devralma işlemlerinde, yukarıda açıklandığı üzere, ihale ilana çıkmadan önce ve ihale şartları belgesinin hazırlığına esas olacak şekilde henüz ihale şartnamesi hazırlıkları tamamlanmamışken Rekabet Kurulu'nun görüşü alınmaktadır. Bu aşamadan sonra ihalenin yapıldığı tarihe kadar geçen sürede özelleştirilen kuruluş açısından ortaya çıkan değişikliklerin Rekabet Kurulu'nun vereceği izne etkisinin olup olmayacağı, daha önceden oluşturulmuş olan görüşe aykırılık teşkil edecek karar verip veremeyeceği izne ilişkin Rekabet Kurulu'nca yapılacak değerlendirmede önem arz etmektedir.

## **6. TÜRKİYE'DE LİMAN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI**

Bu kısımda Türk Denizcilik Sektöründe gerçekleşmiş olan özelleştirme uygulamaları incelenmiştir. Bunlar; Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat A.Ş., Türkiye Gemi Sanayi A.Ş., İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş., Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ve özelleştirilen limanları ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları'dır.

Deniz Nakliyat A.Ş., Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. ve Denizcilik Bankası A.O., Türkiye Denizcilik İşletmeleri bünyesi altında faaliyet göstermekte iken daha sonra ayrı birer kuruluş halini almışlar akabinde özelleştirilmeye tabi tutulmuşlardır. Bu sebeple ayrı ayrı şekilde çalışmada ele alınacaklardır.

### **6.1 Deniz Nakliyat T.A.Ş'nin Özelleştirilmesi**

1954 yılında, 5842 sayılı Kanun'un verdiği yetkiye dayanılarak Denizcilik Bankası T.A.O. bünyesinde kurulan "Şilepçilik İşletmesi", 14.05.1955 tarih ve 4/5095 sayılı Bakanlar

Kurulu kararı ile anonim şirkete çevrilmiş ve “Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı T.A.Ş.” unvanını almıştır.<sup>62</sup>

Deniz Nakliyatı A.Ş. iç ve dış sularda deniz taşımacılığı, acentelik, gemi kiralama, gemi alım-satım, brokerlik ve tüm benzer faaliyet alanlarıyla ilgilenmek amacıyla kurulan bir şirket olup; şirketin deniz taşımacılığı faaliyetleri ağırlıklı olarak Türkiye limanları ile yurt dışı limanları arasında liner taşımacılığı ve Ro-Ro dökme yük taşımacılığı faaliyetlerinden oluşmaktadır.

1993 yılına kadar TDİ'nin bağlı ortaklığı olarak faaliyetini devam ettiren D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., TDİ ve Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. ile bağlı ortaklık ve işletmelerinin özelleştirme kapsamına alınmasına ilişkin 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu kararı doğrultusunda özelleştirme kapsamına alınmış; Yüksek Planlama Kurulu'nun 25.11.1993 tarih ve 93/35 sayılı kararı doğrultusunda, şirket sermayesinde bulunan %99,9202'si TDİ'ye, %0,0003'ü de Türkiye Gemi Sanayii AŞ'ye ait toplam %99,9203 oranındaki kamu hissesi Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı'na (Özelleştirme İdaresi) devredilmiştir.

Deniz Nakliyat AŞ'nin özelleştirilmesiyle ilgili 1995 yılında çıkarılan ilk ihaleye karşı açılan dava üzerine Ankara 7. İdare Mahkemesi tarafından yürütmenin durdurulmasına karar verilerek ihale iptal edilmiştir Bunun üzerine ikinci ihale 22.06.1998 tarihinde yapılmış ancak bu ihaleye gelen tekliflerin şirketin belirlenen değerinin çok altında bulunması sebebiyle Özelleştirme İdaresi tarafından ikinci kez iptal edilmiştir.

Deniz Nakliyat T.A.Ş'deki %99.9 oranındaki kamu hissesinin satış yöntemiyle blok satışına yönelik olarak 29.11.1999 tarihinde yapılan üçüncü ihaleye dört firma teklif vermiş; Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 03.03.2000 tarih ve 2000/16 sayılı Kararı ile şirket hisselerinin 59.000.000-ABD Doları bedel ile Armatörler Ortak Girişim Grubu'na satışına karar verilmiştir. Özelleştirme tarihi itibarıyla şirket sermayesinde kalan hisselerin %0,002738'i Emekli Sandığı'na, %0,000002'si de Petrol Ofisi AŞ'ye ait bulunmaktadır. Petrol Ofisi AŞ'ye ait hisseler, bu şirketin İdare'ye ait %51 oranındaki hissesinin blok satış yoluyla özelleştirildiği 21.07.2000 tarihi itibarıyla kamu hissesi özelliğini kaybetmiştir. Bu satış neticesinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ile Armatörler Denizcilik ve Nakliyat A.Ş arasında 24.03.2000 tarihinde Hisse Satış Sözleşmesi imzalanarak; Deniz Nakliyat T.A.Ş. tüm varlık, alacak ve borçları ile blok olarak anılan şirkete devredilmiştir.

Deniz Nakliyatı T.A.Ş. hisselerinin satış bedeli olarak yapılan toplam ödeme tutarı, 59.000.000 ABD Dolarlık kısmı anapara, 17.760.511 ABD Dolarlık kısmı da faiz olmak üzere toplam 76.760.511 ABD Dolarıdır.

Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'de hisse devir tarihi itibarıyla kapsam dışı statüde çalışan 90 personelin 4046 sayılı Kanun'un 22. maddesi çerçevesinde diğer kamu kurum ve

---

<sup>62</sup> Şirketin unvanı 10.03.1995 tarihinde “D.B. (Denizcilik Bankası)” ibaresi kaldırılarak “Deniz Nakliyatı T.A.Ş.” olarak değiştirilmiştir.

kuruluşlarına geçişi gerçekleşmiştir. Kapsam içi statüde çalışmakta olan 962 personel ise tüm hak ve yükümlülükleri ile şirket bünyesinde kalmıştır.

Deniz Nakliyatı T.A.Ş. tarafından İdare'ye 24.03.2000-24.03.2006 döneminde düzenli olarak faaliyet bilgi akışı sağlanmış, 24.03.2006 tarihinden sonra ise bilgi alınmamıştır.

## 6.2. Türkiye Gemi Sanayi AŞ'nin Özelleştirilmesi

Türkiye Gemi Sanayii A.Ş., her türlü gemi ve deniz araçlarının inşa edilmesi, tamir, tadil ve havuzlama işleri ile beraber her türlü teçhizat ve aletlerinin inşa, imal ve tadil işlerini yapmak, bunları kiraya vermek gibi amaçlar ile kurulmuş bir şirkettir.

Bakanlar Kurulu'nun 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı kararı ile şirketin özelleştirilmesine karar verilmiş ve 4046 sayılı Kanun uyarınca Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanmıştır. Bu doğrultuda Türkiye Gemi Sanayi A.Ş'nin özelleştirme stratejisi Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 12.01.1995 tarih ve 95/6 sayılı kararı ile belirlenerek; şirketin Alaybey, Pendik, Haliç, Camialtı Tersaneleri ile Pendik Motor Fabrikasının "Satış" ve/veya "İşletme Hakkı Verilmesi" yöntemiyle; İstinye eski tersane arazisinin "Satış" ve/veya "Kiralama" yöntemiyle özelleştirilmesine karar verilmiştir.

Bu karar doğrultusunda çıkılan ihale sonucu Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 23.10.1995 tarih ve 95/79 sayılı kararı ile; Pendik, Haliç, Camialtı, Alaybey Tersaneleri ile Motor Fabrikasının işletme haklarının 49 yıllığına GESTAŞ Gemi Sanayii ve Ticaret A.Ş.'ne verilmesine karar verilmiştir. Ancak daha sonra, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 19.01.1996 tarih ve 96/7 sayılı kararıyla; Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. Tersaneleri ve Motor Fabrikasının işletme hakkının 49 yıl süreyle GESTAŞ'a verilmesine ilişkin ÖYK Kararı'nın, GESTAŞ'ın işletme hakkı verilmesi işleminden çekilme yönündeki talebi dikkate alınarak iptal edilmesine ve GESTAŞ tarafından ihale esnasında verilen geçici teminatların gelir olarak kaydedilmeyerek iade edilmesine karar verilmiştir. Daha sonra ikinci bir ihaleye çıkılmamasına karşın, 17 Ağustos 1999 tarihinde olan deprem sonucunda Gölcük Tersanesi'nin büyük hasar görmesi üzerine Milli Güvenlik Kurulu'nun tavsiye kararı doğrultusunda Bakanlar Kurulunca Pendik Tersanesi Milli Savunma Bakanlığına verilmiştir. Benzer bir karar deprem bölgesi dışındaki Alaybey Tersanesi için de alınmıştır.<sup>63</sup>

Son olarak ÖYK'nın 31.01.2005 tarih, 2005/03 sayılı ve 07.03.2005 tarih, 2005/31 sayılı Kararları ile Haliç Tersanesi'nin İstanbul Büyükşehir Belediyesine devri gerçekleşmiştir. 31.03.2005 tarihinde bu karar doğrultusunda devir teslim işlemleri tamamlanmıştır.

---

<sup>63</sup> ÇAVDAR Fatih, "Türk Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Uygulamaları ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Örneği" Yüksek Lisans Tezi, 2012, s.54

Haliç Tersanesine ilişkin olarak taraflar arasında yapılan ek protokol ile tersane 3 yıl süreyle TDİ tarafından işletilmiş ve devamında 31.03.2008 tarihinde Belediyeye devredilmiştir.

1993 senesinde Özelleştirme İdaresi'ne bağlanan Haliç Tersanesinin, 1994 krizinden sonra 'Ekonomik İstikrar Paketi' çerçevesinde alınan kapatma kararı Genelkurmay'ın 'ülke güvenliğini koruma' temellendirmeli müdahalesi sonucunda iptal edilmiştir. Bu kararın verildiği dönemde; Haliç Tersanesi: 922, Camialtı Tersanesi: 620, Alaybey Tersanesi: 287, Pendik Tersanesi: 1490, Pendik Sulzer Motor Fabrikası: 111 olmak üzere toplam 3650 işçinin kamusal gemi inşa sanayiinde çalıştığı kayıt altına alınmıştır.

### **6.3. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmelerinin Özelleştirilmesi**

Türk ve yabancı bayraklı gemilerin denizlerimizde, iç sularımızda ve karasularımızda seyir yaparken gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve kurtarma hizmetlerinde bulunmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesisler kurmak, işletmek, yardım, çeki, batık çıkarmak ve bunlarla ilgili romörkaj ve dalgıçlık hizmetlerinde bulunmak amacıyla Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma ve İşletme Müdürlüğü kurulmuştur.

Bahse konu Müdürlük Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. bünyesinde bir işletme iken ÖYK'nin 07.04.1997 tarih ve 97/12 sayılı kararı ile 4046 sayılı Kanunun 2. Maddesi uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına devredilmiştir.

Akabinde, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 08.02.2002 tarih ve 1206 sayılı yazıları doğrultusunda, Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin tüzel kişiliği sona ermiş ve TDİ Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. bünyesine dahil edilmiştir. Kuruluşun unvanı 07.02.2007 tarih ve 2007/T-3 sayılı Yüksek Planlama Kararı ile "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü" olarak değiştirilmiştir.

### **6.4. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Özelleştirilmesi**

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ A.Ş) iç ve dış sularda deniz taşımacılığı, acentelik, sigortacılık, gemi kiralama, gemi alım-satım, temsilcilik, brokerlik, gemicilik, liman işletmeciliği, gemi kurtarma işleri, şehir, göl ve körfez hattı işletmeciliği ile her türlü teçhizat ve aletlerin inşa, imal ve tadil işlerini yapmak, kiralamak, ihraç etmek, deniz sağlığı ve tüm benzeri konularda faaliyet gösterme amacıyla kurulmuş olan bir kamu şirkettir.

TDİ A.Ş'nin 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile özelleştirme kapsamına alınarak varlıkların, işletmelerin, işletme birimleri ile diğer mal ve hizmet üretim birimlerinin ayrı ayrı ve/veya birlikte satış, kiralama, işletme hakkının verilmesi, mülkiyetin gayri ayni haklarının tesisi, işin gereğine uygun sair hukuki

tasarruflar yöntemlerinin biri veya birkaçının ayrı ayrı veya birlikte uygulanması yöntemleriyle özelleştirilmesi amaçlanmıştır.<sup>64</sup>

Kuruluş; 3291 sayılı Kanun gereği önce Başbakanlık Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı'na daha sonra 4046 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesi ile geçici 11. Maddesi gereği direkt olarak özelleştirme programına alınmış kabul edilerek Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na (ÖİB) bağlanmıştır.

30.10.1995 tarih ve 95/81 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) kararı ile özelleştirme stratejisi belirlenen TDİ A.Ş.'ye bağlı limanlar işbu karar sonrası ÖİB tarafından yapılan ihaleler ile özel sektöre devredilmeye başlanmıştır. ÖYK'nin 07/04/1997 tarih ve 97/13 sayılı kararı ile Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun ve Hopa limanları 30 yıl süre ile işletme hakkı devri yöntemi ile liman envanterlerinde kayıtlı makine, ekipman, teçhizat, alet, edevat, kara ve deniz vasıtaları tümüyle satış yöntemi ile birlikte özelleştirilmiştir.

Kuşadası, Çeşme, Dikili, Marmaris, Alanya ve Trabzon Limanlarının özelleştirilmesi amacıyla 2000 yılında yapılmış olan ihale akabinde Trabzon Limanı ihalesi iptal edilmiş, diğer limanların işletme hakkı devri ise, ÖYK'nin 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararı ile uygun görülerek, Marmaris ve Alanya limanlarının devir sözleşmeleri imzalanmıştır. Kuşadası, Çeşme, ve Dikili liman ihaleleri ise iptal edilmiştir.

16 Eylül 2002 tarihi itibarıyla Çeşme, Dikili, Kuşadası ve Trabzon limanlarının 30 yıl süreyle işletme hakkı verilmesi ile bu limanların envanterlerinde kayıtlı makine ekipman, demirbaş, yedek parça, kara ve deniz taşıtları ve benzerlerinin satış yöntemiyle özelleştirilmesi için ihaleye çıkılmış olup, ihale sonuçları ÖYK'nin gündemine sunulmuştur. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarihli kararı ile Trabzon ve Dikili limanlarının ihalesi tekrar iptal edilmiştir.

Kuşadası ve Çeşme limanlarının en yüksek teklif sahiplerine devri onaylanmış ve Çeşme limanının devir sözleşmesi 02.07.2003'de imzalanmıştır.

İhaleleri iptal edilen Trabzon ve Dikili limanlarının 30 yıl süreyle işletme hakkı devrine ilişkin 16 Haziran 2003 tarihinden itibaren verilen ilanlarla yeniden ihale açılmıştır.

TDİ A.Ş.'ye ait Çeşme, Dikili, Kuşadası ve Trabzon limanlarının özelleştirilmesi amacıyla 16 Eylül 2002 tarihinden itibaren verilen ilanlarla ihale açılmıştır. Kuşadası, Dikili ve Çeşme limanları için açılan ihale 12.02.2003 tarihinde tamamlanmıştır. TDİ bu şekilde, özelleşen limanların yönetim kurullarında yer alabilmek için çok düşük oranlarda paya sahip olmuştur.

---

<sup>64</sup> ÇAVDAR Fatih, a.g.e. s.58

Kuşadası ve Çeşme Limanlarının özelleştirilmesi ise, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarihli kararı ile onaylanmıştır. Çeşme limanının devir sözleşmesi 28.05.2003 tarihinde, Kuşadası limanının devir sözleşmesi ise 02.07.2003 tarihinde imzalanmıştır.

Aşağıda, TDİ A.Ş.'ye ait limanların özelleştirme kapsamında yapılan ihaleler ile özel sektöre devredilmesine yönelik genel bilgileri içerir tablo yer almaktadır.

**Tablo: 1** TDİ AŞ Limanlarının Özelleştirilme Kapsamında Devir Alan Kuruluşlar, Devir Tarihi ve Bedelleri

Liman Adı	İşletici Kuruluş	Sözleşme Tarihi	Teslim Tarihi	Devir Bedeli (USD)
<b>Tekirdağ</b>	Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş	17.06.1997	25.06.1997	78.600.000
<b>Hopa</b>	Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmesi A. Ş	17.06.1997	29.06.1997	3.000.000
<b>Giresun</b>	Çakıroğlu Giresun Liman İşletmesi A. Ş	30.06.1997	10.07.1997	2.400.000
<b>Ordu</b>	Çakıroğlu Ordu Liman İşletmesi A. Ş	30.06.1997	10.07.1997	1.200.000
<b>Sinop</b>	Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A. Ş	30.06.1997	10.07.1997	600.000
<b>Rize</b>	Riport Rize Limanı Yatırım A. Ş	06.08.1997	13.08.1997	4.200.000
<b>Antalya</b>	Ortadoğu Antalya Liman A.Ş	31.08.1997	08.09.1998	29.000.000
<b>Alanya</b>	Alanya Liman İşl. Den. Tur. Ve Tic. San. A. Ş	28.11.2000	08.12.2000	1.600.000
<b>Marmaris</b>	Marmaris Liman İşletmeciliği A. Ş	26.01.2001	02.02.2001	14.900.000
<b>Çeşme</b>	Ulusoy Çeşme Liman İşletmeleri A.Ş	28.05.2003	06.06.2003	11.250.000

<b>Kuşadası</b>	Egeport Liman İşletmeleri A.Ş	02.07.2003	07.07.2003	24.300.000
<b>Dikili</b>	Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri A.Ş	20.11.2003	04.12.2003	4.250.000
<b>Trabzon</b>	Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş	20.11.2003	21.11.2003	20.160.000
<b>Salıpazarı</b>	Salıpazarı Liman İşl. Ve Yatırımları A.Ş	12.02.2014	14.02.2014	702.000.000

Kaynak: <http://www.tdi.gov.tr/isletme-hakki-devir-yontemi-ile-ozellesen-limanlar/> erişim tarihi:27.02.2018

Bahse konu limanlar işletme hakkı devri yöntemi ile özelleştirilmiş ve özelleştirme süresi 30 yıl ile sınırlanmıştır. Liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edevat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları ile kara taşıtları ise işletme hakkı devredilen özel sektör firmalarına satılmıştır.

Yukarıda sayılanlar dışında 1997 yılında işletme hakkı verilmesi suretiyle özelleştirilen Tekirdağ Limanı işleticinin limanı iade talebi üzerine ÖYK'nin 02.03.2012 tarih ve 2012/34 sayılı Kararı ile Tekirdağ Limanı'nın İşletme Hakkı Sözleşmesi feshedilmiş ve liman TDİ tarafından geri alınmıştır.<sup>65</sup>

Aynı zamanda ÖYK'nin 07.04.2014 tarih ve 2014/7 sayılı Kararı ile Ordu Limanı'nın İşletme Hakkı Sözleşmesi feshedilmiş ve liman TDİ tarafından geri alınmıştır. Daha sonra Ordu Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nca Ordu Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir.

Halihazırda TDİ A.Ş; Tekirdağ, Güllük, Çanakkale, Gökçeada, Lapseki, Kabatepe ve Karaköy limanlarını işletmeye devam etmektedir.

#### **6.4.1. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Limanlarının Özelleştirilmelerinde Ortaya İlişkin Çıkan Uyuşmazlıklar**

TDİ A.Ş'ye ait limanların özelleştirme sürecinde bazı limanların özelleştirme işlemleri yargıya intikal etmiştir. 4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu Özelleştirme Kanunu yayımlanmadan önce özelleştirme kapsamına alınmış teşebbüslerin anılan Kanun'un geçici 11. Maddesine dayanarak doğrudan özelleştirme programına alınmış

<sup>65</sup> Erkan Fikret, a.g.e. s.270

olmaları sebebiyle bu teşebbüsler idari davaya konu edilmemişlerdir. Ancak genel olarak limanların işletme hakkının devri amacıyla gerçekleşen ihale aşamaları ve devir işlemleri idari davaya konu olmuştur. Aşağıda bazı özellik arz eden liman özelleştirme işlemleri ve idari uyuşmazlıkları yer almaktadır.

#### **6.4.1.1. Trabzon Limanı**

Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş. 20 Kasım 2003 tarihli işletme hakkı devri sözleşmesine göre Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ'ye ait Trabzon Limanının 30 yıllık süreyle işletme hakkına sahip bir firmadır. İşletme hakkı devir süresi 20 Kasım 2033 tarihinde sona erecek ve liman varlıkları bedelsiz olarak devredilecektir. Bu kapsamda şirketin ana faaliyeti liman işletmeciliği kapsamında gerçekleştirilen tüm işlemlerdir. Trabzon Limanı sahası üzerinde verilen başlıca hizmetler boşaltma, yükleme, terminal, pilotaj, römorkaj, ardiye, geçici depolama, barınma, konteyner içi yükleme-boşaltma, tartı, su-elektrik, atık, yolcu hizmetleri, açık-kapalı alan kiralamaları olarak sayılabilir.<sup>66</sup>

TDİ AŞ'ye ait Trabzon Limanı'nın işletme hakkının 30 yıl süreyle Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ'ye devrine ilişkin ÖYK'nin 10.08.2001 tarih ve 2001/46 sayılı kararının iptali istemiyle Trabzon İdare Mahkemesine dava açılmıştır.

#### **i. Trabzon Limanı'nın İşletme Hakkının Trabzon Valiliği İl Özel İdare Müdürlüğü'ne Devredilmesine Dair Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı**

Trabzon İdare Mahkemesi 31.01.2002 tarih ve 2001/909 Esas ve 2002/29 Karar sayılı davada; "4046 sayılı Kanunun amaç ve kapsam başlıklı 1/A maddesinde, bu kanunun amacının, bu maddede belirtilen ve kanunun uygulanmasında "kuruluş" adı ile anılacak olanların ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak için özelleştirilmelerine ilişkin esasları düzenlediği, 2/i maddesinde de, özelleştirme uygulamalarında, milli güvenlik ve kamu yararının gerektirdiği durumlar hariç, kamu kurum ve kuruluşları ile mahalli idarelere devir yapılmaması ilkesinin yer aldığı, dolayısıyla belirtilen yasal düzenlemeye göre özelleştirmeye göre özelleştirmenin temel amacına uygun olarak esas olanın özelleştirme kapsamına alınan kuruluşların özel sektör kuruluşlarına devri olup, kamu kurum ve kuruluşları ile mahalli idarelere devrinin ancak milli güvenlik ve kamu yararının gerektirdiği hallerde yapabileceği, olayda uyuşmazlık konusu devir işleminin "Milli Güvenlik" gerekçesinin ortaya konmadığı, bu hususta davalı idarece de bir iddiaya yer verilmediği gibi Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait Trabzon Limanı'nın Trabzon Valiliği İl Özel İdaresine devrinin ekonomik verimliliği nasıl sağlayacağına ya da "kamu yararını" gerektiren

66

[http://www.tskb.com.tr/i/content/3278\\_1\\_Trabzon%20Liman%C4%B1\\_fiyat%20tespit%20raporu%20ili%C5%9Fkin%20analist%20raporu.pdf](http://www.tskb.com.tr/i/content/3278_1_Trabzon%20Liman%C4%B1_fiyat%20tespit%20raporu%20ili%C5%9Fkin%20analist%20raporu.pdf)

diğer somut koşulların açıkça ortaya konulmadığı, bu nedenle dava konusu devir işleminde amaç, kapsam ve ilkeler yönünden yasal isabet bulunmadığı gerekçesiyle **işlemin iptaline** karar vermiştir. Davalı İdarenin temyiz istemi Danıştay 13. Dairesinin 07.02.2005 tarih ve 2005/251 Esas ve 2005/664 Karar sayılı kararı ile reddedilmiş ve anılan Mahkeme kararı **onanmıştır**.

## **ii. Limanın İşletme Hakkının Devredilmesine Dair Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı**

Trabzon Limanının işletme hakkının 30 yıl süre ile Albayrak Turizm Seyahat İnşaat Ticaret AŞ'ye devredilmesine ilişkin 31.10.2003 tarih ve 2003/76 Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı'nın; 4046 sayılı Kanun'un 18. Maddesinde belirtilen değer tespit sonuçları esas alınmadan söz konusu limanın işletme hakkı ve liman envanterine kayıtlı değerlerin gerçek değerinin altında ihale kapsamına alındığı ileri sürülerek bozulması istemiyle Trabzon İdare Mahkemesi'ne dava açılmıştır.

Anılan Mahkeme 20.05.2004 tarih ve 2003/1339 esas ve 2004/544 karar sayılı kararında; "4046 sayılı Kanun'da özelleştirme uygulamalarının temel amacının ekonomik verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak olduğunu belirttiği, bu kanun ile özelleştirme yöntemlerinin değer tespiti ve ihale usullerinin belirlenerek bu konularda Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın yetki ve sorumlulukları açıkça düzenlendiği, olayda davacı vekilince ihalenin kapalı teklif usulüyle yapıldığı ve gerçek değer üzerinden devir yapılmadığının iddia edilmesine karşın 4046 sayılı Kanunda öngörülen kapalı zarf alınarak açık artırma ve pazarlıkla devam edildiğinin, bunun aksine bir tespitin de mevcut olmadığını ve açıklanan diğer sebeplerle uyumsuzluk konusu işlemde hukuka aykırılık bulunmadığı" gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Davacının bu kararı temyiz etmesi üzerine Danıştay 13. Dairesi<sup>67</sup> mahkeme kararının bozulmasına karar vermiştir.

### **6.4.1.2. Sinop Limanı**

Sinop Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 600.000 USD bedelle, 30 yıllığına Çakıroğlu Sinop Liman İşletmeleri AŞ'ye 30.06.1997 tarihli işletme hakkı devir sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredilmiştir.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> Danıştay 13. Dairesinin 23.05.2005 tarih ve E. 2005/1783, K.2005/2684 sayılı Kararı

<sup>68</sup> ÜNAL, E. (2006): Liman Özelleştirmesinin Türkiye'deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi. İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

### 6.4.1.3. Kuşadası Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ege Liman İşletmeleri AŞ. 'ye 02.07.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 07.07.2003 tarihinde devredilmiştir.

#### i. İhalenin İptali İstemine İlişkin

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından yukarıda bahse konu sayılı kararıyla onaylanan özelleştirme kapsamındaki Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ'ye ait Kuşadası Limanının 30 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesine yönelik yapılan ihalenin iptali istemiyle dava açılmıştır.

Aydın 1. İdare Mahkemesi 16.06.2004 tarih ve E. 2003/1034, K. 2004/651 sayılı kararı ile, özelleştirme için açılan ihalenin 4046 sayılı Kanun'da öngörülen usul ve esaslara uyularak tesis edildiği anlaşıldığından, dava konusu ihale işleminde hukuka aykırılık bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Davacının temyiz istemi Danıştay 13. Dairesinin 23.05.2005 tarih ve E. 2005/5030, K. 2005/2688 sayılı kararıyla reddedilmiş ve mahkeme kararı onanmıştır.

#### ii. İşletme Hakkının Devrine İlişkin ÖYK Kararı

Yukarıda bahsedilmiş olan ihale sonucu ihale şartları belgesi çerçevesinde işletme hakkı devrine ilişkin 28.04.2003 tarih ve 2013/17 sayılı ÖYK Kararının iptali istemiyle açılan davada; "TDİ AŞ'ye ait Kuşadası Limanının 16.09.2002 tarihinden itibaren ihale ilanının yayınlandığı, bu ihaleye ilişkin koşulların ihale şartları belgesi ile belirlendiği, söz konusu ihaleye üç firma katılarak kapalı tekliflerini verdiği, ihaleye başlandığı, Limaş Kuşadası ve Çevresi Liman İşletmeleri ve Hizmetleri Tur. San. Tic. İnş. Eğl. Nak. Ve Özel Sağlık A.Ş (Limaş A.Ş) firmasından başka diğer firmaların pazarlığa girmediği, pazarlık sonucu anılan firmanın 36.000.000-USD teklif verdiği ancak söz konusu firmanın verilen süre içerisinde sözleşme imzalamadığının anlaşılması üzerine en yüksek ikinci teklif sahibi olan Ortak Girişim Grubu'na devredilmesi yolundaki işlemde hukuka aykırılık görülmediği" gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.<sup>69</sup>

Bu kararın davacı vekili tarafından temyiz edilmesi üzerine Danıştay 13. Dairesi 17.02.2009 tarih ve E. 2008/156, K. 2009/1888 sayılı kararı ile "Kuşadası Limanı'nın 30 yıl süre ile işletme hakkı verilmesi ve limanın envanterlerinde kayıtlı makine, ekipman, teçhizat, alet, edevat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları ile limanda pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak bulunan deniz araçları ile karar taşıtlarının ise satış yöntemi ile özelleştirilmesi amacıyla 21.02.2003 tarihinde açık artırma usulü ile yapılan ihale yapılmıştır. Gerçekleşen ihale sonucunda İhale Komisyonunun kararıyla, Kuşadası Limanının en yüksek teklif veren Limaş AŞ'ye

<sup>69</sup> Fikret, Erkan, a.g.e. s.275

devredilmesine ve devir sözleşmesinden imtina etmesi halinde en yüksek ikinci teklif sahibi Ortak Girişim Grubu'na söz konusu devrin gerçekleşeceğine ilişkin bilgi ve belgeler ile ihalede hangi değer tespiti yöntemlerinin kullanıldığı ve diğer bilgi ve belgeler ile ihale komisyonu raporunun dava dosyasında bulunmamasının anlaşılmasından bahisle davanın reddi yolunda hüküm kurulmasında hukuka uyarlık görülmemiştir.” gerekçesiyle mahkeme kararının bozulmasına karar verilmiştir.

#### **6.4.1.4. Antalya Limanı**

Antalya Limanı Özelleştirme İdaresi tarafından 29.000.000-USD karşılığında Ortadoğu Antalya Liman İşletmelerine 30 yıl süre ile devredilmiştir. Liman kruvaziyer turizm için önemli bir yere sahiptir.

15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı ÖYK kararı ile TDİ AŞ'ye ait Antalya Limanı'nın işletme hakkının 30 yıl süreyle devrine ilişkin kısmının ve bu karara dayanılarak yapılan ihalenin iptali istemiyle açılan dava; söz konusu limanın özelleştirilmesine ilişkin işlemlerde ve ihale sürecinde hukuka aykırı bir yön bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Kararın temyizi üzerine Danıştay 13. Dairesi<sup>70</sup>; Değer Tespit Raporunun ve ihale sürecine ilişkin ihale komisyon raporu ile ilgili bilgi ve belgelerin dava dosyasında bulunmamasının anlaşılmasından bahisle davanın reddi yolunda hüküm kurulmasında hukuka uyarlık görülmemiştir.” gerekçesiyle mahkeme kararının bozulmasına karar verilmiştir.

#### **6.4.1.5. Çeşme Limanı**

TDİ AŞ'ye ait Çeşme Limanı'nın 30 yıl süre ile işletme hakkının devredilmesine ilişkin 30.06.2003 tarihinde davalı idareye yapılan başvurunun reddine dair işletme hakkı devir sözleşmesinin iptaline ilişkin iptal davası açılmıştır.

İşbu davanın reddine karar verilmiş; Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ'ye 28.05.2003 tarihli işletme hakkı devir sözleşmesi kapsamında 06.06.2003 tarihinde 12.500.000-USD satış bedeliyle devredilmiştir.

#### **6.4.2. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş Şehir Hatları İşletmesi ve Denizyolları İşletmesi'nin Özelleştirilmesi**

TDİ A.Ş şehir içi yolcu ve araç taşıma hizmetlerini İstanbul, İzmir ve Çanakkale ve çevresinde Şehir Hatları İşletmesi, şehir içi yolcu taşıma hariç, yurt içi ve yurtdışına

---

<sup>70</sup> Danıştay 13. Dairesinin 28.02.2006 tarih ve E. 2005/5301 K.2006/1229 sayılı kararı

deniz yoluyla yolcu taşımacılığı faaliyetlerini Denizyolları İşletmesi yoluyla gerçekleştirmiştir.

Şehirhatları İşletmesinin faaliyet gösterdiği; Üsküdar-Eminönü, Üsküdar-Beşiktaş, Üsküdar-Kabataş ve Üsküdar-Haliç hatlarında faaliyet gösteren gemi ve iskelelerin işletme haklarının devri ve gemilerin satış yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ilk üç ihale iptal edilmiş; Belediyenin deniz otobüsleri ile TDİ Şehir Hatları İşletmesinin birleştirilerek çalıştırılması amacıyla TDİ A.Ş.'nin İzmir Körfez Hattı Deniz Yolu ile Şehir İçi Yolcu ve Araç Taşımacılığı İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na devredilmiştir.

Aynı şekilde TDİ A.Ş.'nin Şehir Hatları ve Denizyolları İşletmelerince yolcu ve araç taşıması yapan İstanbul Boğaz, Haliç, Sirkeci-Adalar-Yalova , Eskihisar-Topçular, İstanbul-Marmara- Avşa-Erdek-Tekirdağ faaliyetleri 15.03.2005 protokolü uyarınca İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir.

Çanakkale ili ve çevresindeki TDİ A.Ş.'ye ait hatlar da Çanakkale İl Özel İdaresine devredilmiş ve bu karar neticesinde TDİ Şehir hatları İşletmesinin faaliyeti kalmamıştır.

Şehir içi yolcu taşımacılığı hariç, yurt içi ve yurt dışına deniz yoluyla yolcu taşımacılığı TDİ A.Ş.'ye bağlı Deniz Yolları İşletmesi tarafından yapılmakta iken işbu işletmeye bağlı tüm gemilerin özelleştirilmesi dolayısıyla filosunda gemisi kalmayan Denizyolları İşletmesinin seferleri de sona ermiş; 2005 Ağustos ayı sonu itibariyle işletme faaliyetlerine son verilmiştir.<sup>71</sup>

## **6.5. TCDD Limanlarının Özelleştirilmesi**

Türkiye'nin en büyük 7 kamu limanı Haydarpaşa, İzmir, Bandırma, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun limanları Türkiye Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne (TCDD) aittir.<sup>72</sup> TCDD limanları 2005 yılından günümüze geçen özelleştirme sürecinde 2007 yılında Mersin limanı ile başlamış; 2010 yılında Bandırma ve Samsun limanları ve 2011 yılında İskenderun limanının işletme hakkının devri ile özelleştirilme süreci devam etmiştir.<sup>73</sup>

Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun limanları 20.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı ile doğrudan özelleştirme kapsamına alınmışlardır. Bu karar ile bahse konu limanların bulunduğu koşulların analizi yapılarak beklenen hedefler ortaya konulmuştur. Bu doğrultuda TCDD limanlarının 36 yıl süre ile "işletme hakkı verilmesi" yöntemi ile özelleştirilmelerine karar verilmiştir.

---

<sup>71</sup> Erkan Fikret, a.g.e. s.284

<sup>72</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/content/68>

<sup>73</sup> ATEŞ Alpaslan, "Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği" Yüksek Lisans Tezi s. 447

## 6.5.1. TCDD Limanlarının Özelleştirilmesi ve Ortaya Çıkan Uyuşmazlıklar

### 6.5.1.1. Mersin Limanı

30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı ile özelleştirme programına alınan TCDD'ye ait Mersin Limanı İhale Şartları Belgesinin hazırlığına esas olacak Rekabet Kurulu görüşünün bildirilmesi istemiyle Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından Rekabet Kurulu Başkanlığına başvurulmuştur. Bu başvuru üzerine Rekabet Kurulu görüşünü iletmış; görüş doğrultusunda Özelleştirme İdare Başkanlığı Mersin Limanının 36 yıl süre ile işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkarılmasına karar vermiştir. 11.05.2007 tarihinde Mersin limanının işletme hakkının devrine ilişkin imtiyaz sözleşmesi imzalanarak 36 yıl süre ile limanın PSA\*Akfen Ortak Girişim Grubu'na devri sağlanmıştır.

Bahse konu devir; Özelleştirme Yüksek Kurulunun 7.11.2005 2005/120 sayılı kararı ile;

“Kurulumuzun 30/12/2004 tarih ve 128 sayılı Kararı ile özelleştirme programına alınan ve Kurulumuzun 2/6/2005 tarih ve 2005/54 sayılı Kararı ile "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine karar verilen T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)'ne ait Mersin Limanının, bahse konu kararlar çerçevesinde "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (İdare) tarafından yapılan ihale sonucunda Mersin Limanının;

- 755.000.000-ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu'na İhale Şartları Belgesi çerçevesinde işletme hakkının devredilmesine, PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu'nun devir sözleşmesini imzalamaktan imtina etmesi veya diğer yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde 15.000.000-ABD Doları geçici teminatının İdare lehine irat kaydedilmesine,

- 750.000.000-ABD Doları bedelle ikinci teklifi veren Dubai Ports Authority'ye İhale Şartları Belgesi çerçevesinde işletme hakkının devredilmesine, Dubai Ports Authority'nin devir sözleşmesini imzalamaktan imtina etmesi veya diğer yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde 15.000.000-ABD Doları geçici teminatının İdare lehine irat kaydedilmesine ve Mersin Limanı'nın özelleştirilmesi ihalesinin iptal edilmesine,

Mersin Limanının işletme hakkının devrine ilişkin her türlü işlemin, İhale Şartları Belgesi ve ekleri ile Nihai İşletme Hakkı Devri Sözleşme Taslağı çerçevesinde gerçekleştirilmesine ve bu karara ilişkin gereklerin yerine getirilmesi hususunda İdare'nin yetkili kılınmasına, karar verilmiştir.” tebliği ile gerçekleşmiştir.

Bahse konu limanın özelleştirilmesi sürecinde uyuşmazlıklar meydana gelmiştir. Buna göre Mersin limanının 36 yıl süre ile işletme hakkının devri ile özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkarılmasına ilişkin Özelleştirme İdaresi Başkanlığının Rekabet Kurulu'nun görüşünün aksine en az iki parça halinde özelleştirilmesi gerekirken tüm

liman ekipmanları ile birlikte bir bütün halinde ihaleye çıkarılması sebebiyle ihalenin iptali istemiyle dava açılmıştır.

Danıştay 13. Dairesi 07.11.2006 tarih ve E. 2006/365 K.2006/4220 sayılı kararı ile “..Davacı Liman İş Sendikası'nın talebi doğrultusunda limanın tek parça halinde özelleştirilmesinin hukuk aykırı olduğu yönündeki iddiasının dayanağı bulunmadığından bahisle davanın reddine karar verilmiştir.”

Limanın devrine dair Özelleştirme Yüksek Kurulu kararına ilişkin olarak davalı idarece yapılan ihale sonucu açılan davada Mersin İdare Mahkemesince yürütmenin durdurulması kararı verilmesine karşın ihale sürecine devam edilerek yargı kararına uyulmadığı ve kararın 4054 sayılı kanuna uyulmayarak alındığı iddiası ileri sürülerek ikinci bir dava açılmıştır. Buna göre; Danıştay 13. Dairesinin 07.11.2006 tarih ve E. 2005/9561 K. 2006/4222 sayılı kararı ile “...Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun kararında aykırılık bulunmaması gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.”

#### **6.5.1.2. İskenderun Limanı**

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile “İşletme Hakkının Devri” yöntemi ile özelleştirme kapsamına alınmış olan TCDD'ye ait İskenderun Limanı'nın işletme hakkı verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından özelleştirme süreci başlamıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığının 08.07.2005 tarih ve 1002 sayılı kararı ile İskenderun Limanının 36 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkarılmasına karar verilmiş, bu karar doğrultusunda hazırlanan ihale ilanı ile 11.08.2005 tarihinde de ilana çıkarılmıştır. Limanın işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmesi için 09.09.2005 tarihinde yapılan ihalede uygulanan açık artırma suretiyle yapılan görüşmelerde 80.000.000-ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu ihaleyi kazanmıştır.<sup>74</sup>

Limana İş Sendikası tarafından İhalenin İptaline ilişkin açılan dava uyarınca Danıştay 13. Dairesi; 20.11.2006 tarihinde İskenderun Limanının Özelleştirme programına alınmasına ve Özelleştirme yönteminin belirlenmesine ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30.12.2004 tarihli kararının iptali istemiyle açılan davayı reddetmiştir. Daire, İskenderun Limanının 36 yıl süreyle "İşletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkarılmasına ilişkin kararı ise iptal etmiştir. Danıştay 13. Dairesi, İskenderun Limanının 36 yıl süreyle işletme hakkı verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla davalı Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 09.09.2005 tarihinde yapılan ihalenin ihale komisyonu kararının da iptal edilmesine karar vermiştir.

---

<sup>74</sup>ATEŞ Alpaslan, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/183142> “Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği”. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, s.23

Tamamlanan ihale süreci sonucunda, 372.000.000-ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren Limak Yatırım Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş., Mersin Limanı'nın işletme hakkını devralmıştır.

### **6.5.1.3. Derince Limanı**

Derince limanı 1927 yılından özelleştirildiği tarihe kadar TCDD tarafından işletilmiştir.<sup>75</sup> Derince limanının 36 yıl süre ile işletme hakkı verilmesi yöntemi ile özelleştirilmesi amacıyla özelleştirilme programına alınarak ihaleye çıkarılmıştır. Bu ihale sonucu limanın işletme hakkı Türkerler Ortak Girişim Grubu'na devredilmiştir. Bu devir kararı sonrasında liman alanını da kapsayan gayrimenkullerin üzerinde çıkan uyuşmazlık nedeni ile bahse konu firmaya devir gerçekleşmemiş; ÖYK'nin 14.06.2010 tarih ve 2010/37 sayılı kararı uyarınca iptal edilmiştir.

Liman daha sonra yeniden ihaleye çıkarılmış; 39 yıl süre ile en yüksek bedelli teklif etmiş olan (543.000.000-USD) Safi Katı Yakıt Sanayi ve Ticaret A.Ş. firması üzerine bırakılmasına karar verilmiştir.

### **6.5.1.4. Samsun Limanı**

Samsun Limanı Karadeniz bölgesinde Türkiye'nin en büyük limanıdır. Karadeniz'de demiryolu bağlantısı olan tek limandır ve geniş bir hinterlanda sahiptir. Daha önce bahsedildiği üzere TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne ait Bandırma, İzmir, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun limanları 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı ÖYK kararı ile özelleştirilme programına alınmış ve 02.06.2005 tarih ve 2005/54 sayılı ÖYK kararı ile işletme hakkının devredilmesi yöntemi ile özelleştirilmelerine karar verilmiştir. (ÖİB, 2009)

Samsun limanının özelleştirilmesi amacıyla ilk defa 2006 yılında ihale çıkmış ancak alınan tekliflerin ihale komisyonunca yeterli bulunmaması sebebiyle ihale iptal edilmiştir. Samsun ve Bandırma limanlarının özelleştirilmelerine ilişkin olarak yayınlanan 20.02.2008 ilanlarla ikinci ihaleye çıkmış, nihai pazarlık görüşmeleri ile Samsun limanı en yüksek teklif olan 125.200.000-USD ile Ceynak Lojistik ve Ticaret AŞ'ye devredilmiştir.<sup>76</sup> Rekabet Kurulu'ndan olumlu görüş alınmasının ardından Samsun Limanının 36 yıl süre ile işletme hakkının devredilmesine ilişkin imtiyaz sözleşmesi hazırlanmış; bunun karşılığında Samsunport-Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği AŞ'ye devir ve teslim edilmiştir.

---

<sup>75</sup> Karacan, Hamdullah Kültigin, "Türkiye'de Özelleştirme Uygulamaları ve Derince Limanının Özelleştirilmesi" Yüksek Lisans Tezi, 2010, s. 99

<sup>76</sup> Kahveci S., "Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri Samsun Limanı Örneği", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s. 55

Söz konusu işlemin, kamu yararı ve verimlilik olgusunun yapılan özelleştirmelerde sağlanmadığı, özelleştirmelerin sendika örgütlenme, toplu iş sözleşmesi ve uluslararası sözleşmelere aykırı olduğu, limanın özelleştirilmesi için verilen sürenin dolduğu ve limanın düşük bedel ile ihaleye sokulduğu gerekçeleriyle ihalenin iptali istemiyle açılan davada Danıştay 13. Dairesi 23.02.2010 tarih ve E. 2008/7351 K. 2010/1578 sayılı kararı ile “...İhale Komisyonu’nun kararının hukuka uygun bulunduğu” gerekçesiyle davanın reddine karar vermiştir.

#### **6.5.1.5. Bandırma Limanı**

Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 30.12.2004 ve 2004/128 sayılı kararı ile Bandırma limanının özelleştirme programına alınmasına ve işletme hakkı yöntemi ile özelleştirilmesine karar verilmiştir. Bu karar sonrası ihale şartnamesi hazırlanarak, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’nın 18.02.2008 tarih ve 173 sayılı onayı ile limanın 36 yıl süre ile işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkartılmasına karar verilmiştir.<sup>77</sup>

İhale Komisyonu tarafından açık artırma usulü ile yapılan pazarlık görüşmelerinde limanın 175.500.000-USD ile en yüksek teklifi veren Çelebi Ortak Girişim Grubuna İhale Şartları Belgesi çerçevesinde işletme hakkının devredilmesine karar verilmiştir.

12.06.2008 tarihli Rekabet Kurulu’nun izin kararı sonrası Bandırma Limanı’nın işletme hakkının devredilmesine ilişkin bahse konu ihale komisyonu kararı 19.09.2008 tarih ve 2008/59 sayılı ÖYK kararı ile onaylanmıştır. İmtiyaz sözleşmesinin Çelebi Bandırma Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. ile imzalanması sonrası limanın işletme hakkı anılan şirkete devredilmiştir.

Limanın düşük bedelle ihale edildiği ileri sürülerek ihalenin iptali istemiyle açılan dava Danıştay 13. Dairesi 23.02.2010 tarih ve E. 2008/3869 K, 2010/1570 sayılı kararıyla reddedilmiştir.

Limanın stratejik önemi dikkate alındığında özelleştirme kapsamından çıkartılması gerektiğine ilişkin iddia ile bahse konu devrin hukuka aykırı olduğu ileri sürülerek açılmış olan dava da Danıştay 13. Dairesi 04.03.2011 tarih ve E. 2008/13538 K. 2011/891 sayılı kararı ile reddedilmiştir.

#### **6.5.1.6. İzmir Limanı**

İzmir Limanı’nın her geçen gün kapasite sınırlarını zorlaması; verimli hızlı hizmet vermekten uzaklaşması ve geride kalması sebebiyle Özelleştirme Yüksek Kurulu

---

<sup>77</sup> Erkan Fikret, s.332

30.12.2014 tarih ÖYK kararı ile özelleştirme stratejisi belirlenen İzmir Limanının İhale Şartları Belgesinin hazırlanarak özelleştirme kapsamına alınmasına karar verilmiştir.<sup>78</sup>

İhale Şartları Belgesinin hazırlığına esas olacak Rekabet Kurulu görüşünün bildirilmesi istemiyle ÖİB tarafından Rekabet Kurumu Başkanlığı'na başvurulmuştur. Rekabet Kurulu 06.05.2005 tarih ve 05-31 sayılı toplantısında; limanın ve hizmetlerinin ayrı ayrı özelleştirilmesi gerektiği ve tesisler ve işletmelerle ilgili durumların daha sonra yeniden değerlendirileceği yolunda görüş bildirmiştir.

Bu görünün Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bildirilmesine karşın, Özelleştirme Yüksek Kurulu limanın bir bütün halinde özelleştirilmesi ve işletme hakkının devredilmesi yolu ile bu devrin gerçekleşmesi için ihaleye çıkarılmasına karar vermiştir.

03.05.2007 tarihinde ihale aşamasında uygulanan pazarlık görüşmeleri sonucunda limanın 1.275.000.000-USD bedel ile en yüksek teklif veren Global-Hutchison-EİB Ortak Girişim Grubu'na İhale Şartları Belgesi çerçevesinde işletme hakkının devredilmesine karar verilmiştir. Bu karar sonrası Global-Hutchison-Eid Ortak Girişim Grubu'nun ihale sözleşmesinde yer alan yükümlülüklerini yerine getirmemesi üzerine ihalede en yüksek ikinci teklif yapan Çelebi Holding AŞ'ye çağrıda bulunulmuştur. Buna karşın Çelebi Holding'in de sözleşmenin imzalanması için gerekli yükümlülükleri yerine getirmemesi üzerine Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 26.04.2010 tarihli kararıyla İzmir Limanı özelleştirme ihalesinin iptaline karar verilmiştir.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından 2007 yılından beri özelleştirilme çalışmaları devam eden İzmir Limanı, 2017 yılında Varlık Fonu'na devredilmiştir. Varlık Fonu'nun limanı kiralamaya, devretmeye veya satmaya yetkisinin bulunduğu belirtilmektedir. Güncel durumda İzmir Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin çalışmalar sürmektedir.

Bahse konu limanın özelleştirme sürecinin başlangıcından itibaren hukuki uyumsuzluklar ortaya çıkmıştır. Limanın 4046 sayılı Kanun'un 1. Maddesinde öngörülen ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlama amacına aykırı olarak özelleştirme kapsamına alındığı iddiası ile ihalenin iptali için açılan davada Danıştay 13. Dairesi 21.01.2008 tarih ve E. 2007/10296 K. 2008/950 sayılı kararı ile davanın reddedilmesine karar vermiştir.

Rekabet Kurulunun görüşü doğrultusunda limanın iki parça halinde değil de bir bütün olarak özelleştirilmesi için ihaleye çıkartılması üzerine ihale prosedürüne ve Kamu İhale Kanunu'na aykırı bir yöntem izlendiği iddiası ile ihalenin iptali istemiyle bir diğer dava açılmıştır. Danıştay 13. Dairesi 21.01.2008 tarih ve E. 2006/555 ve K. 2008/63 sayılı Kararı ile davanın reddine karar verilmiştir.

---

<sup>78</sup> Baran, Hitay, "İzmir Alsancak Limanı ve Özelleştirme Süreci", İzmir Ticaret Odası, 2006, s.7

### 6.5.2. Kılavuzluk Römorkaj ve Palamar Hizmetlerinin Özelleşmesi

TDİ AŞ'ye bağlı İstanbul Liman İşletmesi Müdürlüğü sorumluluğunda, kılavuzluk, römorkör ve palamar hizmetleri TDİ A.Ş. limanlarında; İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Limanları ile Marmara Denizinde tekel şeklinde uzun yıllardan beri yürütülmüştür. Denizcilik Müsteşarlığının, 25.02.1982 tarihinden beri yürürlükte olan İzmit Liman Yönetmeliğinde, 06.07.1995 tarihinde yapmış olduğu 23. madde değişikliği ile, kılavuzluk ve/veya römorkör hizmetleri, İzmit Körfezi'nde kıyısı bulunan kuruluşların kendileri veya gerçek ve/veya tüzel özel hukuk kişilerine de yaptırabilme yetkisini sunmuştur. Buna dayalı olarak 06.06.1996 tarih ve 1441 sayılı Müsteşar Onayı ile hizmet, Med Marine-Dekaş müşterek teşebbüsüne hiçbir ücret alınmadan verilmiştir. Bu oluşumun gerçekleşmesi sonucu TDİ A.Ş. 29.01.1997 tarihinde İzmit Körfezinden çekilmek zorunda kalmıştır.

Benzer bir uygulama Ambarlı Liman sahasında gerçekleşmiştir. Önce 06.09.1996 tarihli İstanbul liman tüzüğü ile Ambarlı limanı, İstanbul Liman hudutları dışına çıkarılmış akabinde 09.01.1997 tarihli müsteşarlık Makam onayı ile "Ambarlı Liman Talimatı" yürürlüğe sokulmuştur. 28.01.1998 tarihinde ise "Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik" Resmi Gazete'de 23244 sayı ile yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ardından 30.07.1998 tarih ve 3759 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı yazısı ile Ambarlı Limanında kılavuz ve römorkör hizmeti için, Ambarlı Römorkör Pilotaj Tic. AŞ'ye (ARPAŞ) ön izin verildiği TDİ AŞ'ye bildirilmiştir. Böylece TDİ AŞ'nin Ambarlı'da verdiği hizmet sona ermiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı 16.04.1998 tarih ve 1779 sayılı Makam Olur'u ile, 30.05.1997 tarih ve 23004 sayılı Resmi Gazete'de Tuzla Liman Yönetmeliğinin 22. maddesi değiştirilerek belirtilen sınırlar içinde kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri izni Gemi İnşa Sanayi AŞ'ye (GİSAŞ) verilmiştir. Kılavuzluk ve Römorkaj Yönetmeliğinin yayım tarihinden sonra GİSAŞ'a izin verilmesinin gerekçesi olarak, GİSAŞ'ın yönetmeliğin yayım tarihinden önce başvurması olarak belirtilmiştir.

Zeytinburnu Liman İşletmeleri A.Ş. (Zeyport); 14.05.1999 tarihinde hizmete girmiş olup kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri TDİ A.Ş. tarafından verilmektedir. Gemlik'te ise bu hizmetler Gempport tarafından yapılmaktadır.

Yukarıda özetlenen uygulamalar sonucunda Derince'de TCDD, İpraş tesislerinde İPRAŞ tarafından verilen hizmetler dışında, İzmit Limanında TDİ tarafından yapılan kılavuzluk ve römorkörçülük hizmetleri bedelsiz olarak müsteşarlık izni ile özel şirketlere devredilmiştir.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığının Boğazlar ve Marmara Denizinde Kılavuzluk, Römorkör ve Palamar Hizmetleri'nin "Hizmet Alımı Yöntemi ile Özelleştirilmesi" konusundaki talebi doğrultusunda TDİ'nin hazırladığı ihale şartnamesi 06.03.1998 tarihinde ÖİB 'ye gönderilmiştir.

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 04.05.2010 tarih ve 2010/29 sayılı kararı ile TDİ'nin Türk Boğazlarında ve İzmir'de vermekte olduğu kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden çekilmesine, bahse konu hizmetler ile bu hizmetlerde kullanılan ve

mülkiyeti TDİ A.Ş adına kayıtlı olan kılavuzluk hizmet binaları ile ekipman, alet edevat, deniz vasıtalarının yedekleri ve demirbaşları ile birlikte Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bilabedel devredilmesine, söz konusu hizmetlerde görev yapmakta olan 823 personelin Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmesine karar verilerek; son gelişmelerle TDİ AŞ'nin Türk Karasularında Kılavuzluk ve Römorkaja ilişkin herhangi bir faaliyeti kalmamış bulunmaktadır.<sup>79</sup>



---

<sup>79</sup> Çavdar Fatih, s.82

## 7. SONUÇ

Deniz taşımacılığı dünya ticareti için büyük bir önem taşımaktadır. Dünya ticaretinde taşımacılığın büyük bölümü deniz ticaretiyle yapılmakta bunun sonucunda da limanlar devreye girmektedir. Limanlar günümüz ticaret anlayışında sadece yüklerin elleçlendiği yerler değil aynı zamanda depolama ve lojistik hizmetlerin de verildiği önemli noktalar haline gelmişlerdir. Gelişen ve değişen teknoloji ile birlikte limanlar da bu değişim ve gelişime ayak uydurmak durumunda kalmıştır. Bu değişim ve gelişime uyum sağlamayan limanlar rekabet konusunda avantajlarını kaybetmeye başlamışlardır. Özellikle kamuya ait birçok liman gerekli altyapı ve üstyapı yatırımlarını tamamlayamadıkları için rekabet avantajını büyük çoğunlukla kaybetmişlerdir. Gereken yatırımların yapılamadığı ve rekabet avantajını kaybeden limanları devlet özelleştirme politikalarıyla işletme hakkı devriyle özel sektöre devretmektedir.

Limanlar, her geçen gün sertleşen rekabette ticaret ve gelişmişlik yönünden önemli belirleyiciler arasında yer almaktadır. Bu sebeple politika yapıcı ve uygulayıcıları rekabet üstünlüğü kazanmak amacıyla limanları maksimum düzeyde verimli ve etkin hale dönüştürmenin yollarını bulmaya çalışmaktadır. Liman özelleştirmeleri de bu politikalarda başı çekmektedir. Liman özelleştirmesinin verimli, etkin ve rekabetçi bir liman yaratmak, ulusal kalkınma hedeflerini desteklemek adına neredeyse bir ihtiyaç ve tek seçenek olduğu yönünde bir görüş birliği bulunmaktadır.

Buna ek olarak özelleştirme yöntemleri ile elde edilen bulgulardan farklı düşünceler de olduğu söylenebilir. Şöyle ki, ağırlıklı olarak rekabet koşullarına yönelik kaygılar bu farklı görüşlerde ön plana çıkmaktadır. Bu kaygılar ile bağlantılı olarak, rekabet ortamının sağlanmasına yönelik, limanın parçalı olarak özelleştirilmesi, işletici kuruluşun yerel yönetim ve meslek örgütlerini içeren bir yapıda olması gibi politika önerileri de yer almaktadır.

Ancak, limanın özel bir işletici ile tekele dönüşmesi kaygısının bulunduğu, bu kaygıya yönelik olarak, kamu yönetiminin rekabeti artırıcı yeni politikalar geliştirmesinin gerektiği sonucuna yaklaşılmaktadır.

Bu farklı görüşlerden de anlaşılmaktadır ki; liman hizmet sunum düzeyi, etkinliği ve verimliliği ile bunun için ödenecek maddi bedel liman kullanıcılarının algılarını doğrudan doğruya etkilemektedir. Liman kullanıcıları tarafından arzu edilen hal; liman hizmet sunum düzeyi, etkinliği ve verimliliğinin artması, buna karşılık olarak ödenecek bedellerin ise azalmasıdır. Ancak fiiliyatta bunun mümkün bulunmadığı açıktır.

Maksimum düzeyde beklentinin yakalanması ile rekabetçi liman hedefine ulaşılabileceği düşünülmektedir. Bir liman işletmesine talip olduklarında, özel işletmelerin kendilerine özgü hedefleri ve kendilerine verilen süre sonuna kadar limanın işlem hacmini arttıracak ve karlılığı maksimize edecek kısa, orta ve uzun vadeli planları bulunmaktadır. Daha yeni teknolojiler ve daha iyi yönetim modelleri kullanarak

gelişmeye çalışmaktadırlar. Dolayısıyla, öncelikle kar amacı güden bir özel işletmenin liman kentinin dinamiklerini, vizyonunu tamamen paylaşması beklenemez.

Sonuç olarak, özelleştirmeden beklenen maksimum faydanın sağlanabilmesi için, her bir limanda yapılması gerekenler belirlenip, liman kullanıcılarının da beklentileri göz önünde tutularak, şirketlerde bu istisnai durumu yürütebilecek yeterlilik ve tecrübe aranmalıdır. Bununla birlikte, rekabet ihlalleri ve hakim durumun ortaya çıkması durumları ortadan kaldırılmalıdır. Limanların stratejik önemi dolayısıyla yabancı firmalara da temkinli ve akılcı bir tutumla yaklaşılması gerekmektedir. Tüm bu yaklaşımlar ile özelleşmelerin ülkemize fayda sağlayacağı ve üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin ticari anlamda gelişimine de büyük fayda sağlayacağı aşıkardır.



## KAYNAKÇA

- Akçaoğlu V., 2004. *Geçmişten Geleceğe İzmir Limanı*. TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Bülteni
- Aktan C. C, 1992. *Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları*, TÜSİAD
- Atamer K., 2017. *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt 1, İstanbul, Oniki Levha Yayınları
- Ateş A. 2014, *Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Barbaros Hayrettin Denizcilik Fakültesi,
- Ateş, A., Karadeniz, Ş. & Esmer, S. (2010). *Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye’nin Yeri*. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi,
- Baran H., 2006 *İzmir Alsancak Limanı ve Özelleştirme Süreci*, İzmir Ticaret Odası
- Baytan İ., 2009 *Özelleştirme Hukuku ve Uygulamaları* Ankara, Yetkin Yayınları
- Cass, S, 1996, *Port Privatization-Process, Players and Progress* London:IRR Publication / Cargo Systems
- Cook, P. ve Kirkpatrick, C. (1989), “Privitization in Less Developed Countries”, Billing & Sons
- Çavdar F., 2012 *Türk Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Uygulamaları ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Örneği* Yüksek Lisans Tezi,
- Erkan, F., 2014, *Dünya Ölçeğinde Özelleştirme ve Limanların Yeniden Yapılandırılması*, Deniz Ticaret Odası Yayınları
- Ersöz Y., Özdemir S., Yavuz A., Akgetik T., 2004, *Özelleştirme ve Çalışanların Mülkiyet Sahipliği Kardemir Örneği*, İstanbul, Alfa Yayınevi
- Esmer, S. 2010) *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve bir Simülasyon Modeli*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir
- Esmer, S.; Çağlar, V.; Oral, Z. (2010) *Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelenmesi*, İzmir
- Kahveci S., 2014, *Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri Samsun Limanı Örneği* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Karluk S. R. 1994, *Türkiye’de KİT’ler ve Özelleştirme*, İstanbul
- Kilci M., 1994 *Başlangıcından Bugüne Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları* T.C Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı
- Öz Gamze, 1991 , *Rekabet Politikası ve Özelleştirme Sempozyumu* Rekabet Kurumu Yayını, Ankara
- Sesli E., 2008, *Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet Uzmanlık Tezleri Serisi No:9*, Ankara

Temel E., 2012. *Özelleştirme Uygulamaları ve Rekabet Politikası* Rekabet Kurumu, Ankara

The Oxford American College Dictionary

TOBB *Özelleştirme Özel İhtisas Komisyonu Raporu* 1993 Ankara

UNCTAD, *Annual Report*, 2009

Ulukaya S. *Deniz Ulaştırmasında Rekabet Hukuku Sorunları: Hakim Durumun Kötüye Kullanılması* Temmuz 2015, İstanbul, Oniki Levha Yayınları

Ünal, E. 2006. *Liman Özelleştirmesinin Türkiye'deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi*. İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul

Yercan F., 1996, *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*, 1. bs., Mersin, DTO Yayını,

Webster's Third New International Dictionary, 2002, Merriam-Webster Inc.,

## KAYNAK KARARLAR

Anayasa Mahkemesi 18.03.2002 tarih 2002/47 E., 2006/1 K. (07.10.2006 tarih ve 26312 sayılı Resmi Gazete)

Danıştay 1. Dairesi, 14.7.1995 tarih ve 1995/13 E. ve 1995/153 K. sayılı kararı, Danıştay Dergisi Sayı 91, 1996

Danıştay 13. Dairesi'nin 28.02.2006 tarih ve E. 2005/7150, K. 2006/1231 sayılı Kararı

Danıştay 13. Dairesinin 23.05.2005 tarih ve E. 2005/1783, K.2005/2684 sayılı Kararı

Danıştay 13. Dairesinin 28.02.2006 tarih ve E. 2005/5301 K.2006/1229 sayılı kararI



## İNTERNET KAYNAKLARI

[www.oib.gov.tr/Türkçe/Sayfalar/Detay/Türkiyede\\_Özelleştirme\\_Uygulamaları/1489152956.html?](http://www.oib.gov.tr/Türkçe/Sayfalar/Detay/Türkiyede_Özelleştirme_Uygulamaları/1489152956.html?)

[http://www.oib.gov.tr/Türkçe/Kurumsal/Detay/Özelleştirme\\_Yöntemleri/1488959781.html?](http://www.oib.gov.tr/Türkçe/Kurumsal/Detay/Özelleştirme_Yöntemleri/1488959781.html?)

[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat\\_ek\\_2017.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf), erişim tarihi: 28.02.2018

<http://www.tcdd.gov.tr/content/45>

<http://www.tdi.gov.tr/isletme-hakki-devir-yontemi-ile-ozellesen-limanlar/>

[http://www.tskb.com.tr/i/content/3278\\_1\\_Trabzon%20Liman%C4%B1\\_fiyat%20tespit%20raporuna%20ili%C5%9Fkin%20analist%20raporu.pdf](http://www.tskb.com.tr/i/content/3278_1_Trabzon%20Liman%C4%B1_fiyat%20tespit%20raporuna%20ili%C5%9Fkin%20analist%20raporu.pdf)

<http://www.tcdd.gov.tr/content/68>

<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/183142> “Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği” , Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi