7/5461

**T.C.**
**BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI**
**Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı**
**A N K A R A**

**SÜRELİ**

**SAYI** : B.09.0.APK.0.22.00.00.17/239
**KONU** : İstanbul Milletvekili Bülent AKARCALI'nın Yazılı Soru Önergesi

..../...../2002
06 SUBAT 2002

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

İLGİ : T.B.M.M.Başkanlığının 08/01/2002 tarih ve KAN.KAR.MD:A.01.0. GNS.0.10.00.02-12810/30621 sayılı yazısı.

İlgi yazınız ekinde alınan İstanbul Milletvekili Bülent AKARCALI'nın bir İnternet sitesinde yeralan bazı iddialara ilişkin Bakanlığıma yöneltmiş olduğu T.B.M.M. 7/5461 Esas Sayılı Yazılı Soru Önergesi incelenmiş olup, cevabı ekte sunulmuştur.

Bilginizi ve gereğini arz ederim.

Prof.Dr.Abdülkadir AKCAN
Bakan

EKLER:
Ek – 1 Cevap Yazısı (1 adet – 2 sayfa)

DAĞITIM:
Gereği:
T.B.M.M. Başkanlığına

Bilgi:
Başbakanlığa

7/5461

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ**
**BÜLENT AKARCALI'NIN**
**7/5461 ESAS SAYILI**
**YAZILI SORU ÖNERGESİNİN**
**SORU VE CEVAPLARI**

**SORULAR :**

İnternette dolaşan bir iddiaya göre, Karayolları Genel Müdürlüğü ve İtalyan ASTALDİ spa firması, bir sigorta şirketinden Karayolları Genel Müdürlüğü adına Türkiye'ye gelecek 105 Milyon Dolar tutarındaki bir paranın gönderilmeyip İngiltere'de kalması için mahkemeye müracaat etmiş ve mahkeme kararıyla paranın İngiltere'de kalmasını sağlamış. İddia İnternette "kuvayimilliyehareketi (a) yahoogroups.com" adresi ile Avukat Serkan Serhat tarafından aktarılmıştır.

Bu konu ile ilgili olarak;

1) Bu iddianın herhangi bir doğruluk derecesi var mıdır?
2) Varsa konunun içeriği nedir?

**CEVAPLAR :**

Soru Önergenizde bahsedilen iddia metni, İnternet adresinden temin edilerek Bakanlığımızın Bağlı Kuruluşu Karayolları Genel Müdürlüğümüzce incelenmiş olup, yanlış beyanlar içerdiği görülmüştür. Meselenin esası 16/01/2001 tarihinde yaptığım Basın Toplantısı ile tarafımca kamuoyuna açıklanmıştır.

Burada tekrar özetlemek gerekir ise;

12 Kasım 1999 Düzce depremi, Gümüşova-Gerede Otoyolu Kısım-2 (Bolu Dağı Geçişi) bölümündeki inşaat halinde olan yapılarda (Bolu Tüneli ve Viyadük-1) hasara neden olmuştur.

İşin tamamı C.A.R. Sigorta Poliçesi ile deprem hasarları da dahil, teminat altına alınmıştır. Hasarın Poliçeyi tanzim eden Generali Sigorta (2000 yılında Kent Sigorta ile birleşerek Generali-Kent Sigorta A.Ş. adını almıştır) tarafından tazmini için hasar tespit çalışmaları, hasarın tamir edilebilir olup olmadığı, tamir projeleri ve bu projeler üzerinden tamir masrafı hesapları yapılmış ve sigorta şirketine tazminat talebi iletilmiştir. Tazmini istenilen miktar oldukça yüksek olduğu için (inşaat işleri için bugüne kadar görülen en büyük tazminat talebi) sigorta şirketi, talep edilen miktarın doğruluğunu ve hasarın kusurlu proje ya da inşaattan kaynaklanma olasılığını dünyanın en saygın mühendislik şirketlerine inceletmiş, sonuçta projelerin ve inşaatın kusursuz olduğu ve Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından tazmini istenilen rakamın doğru olduğu sigorta şirketince de kabul edilerek hasarın tazmini kabul edilmiş ve 31/10/2001 tarihinde protokol imzalanmıştır. Bu protokol gereği net hasar bedeli olan 105 000 000 ABD Doları tutar Sigorta şirketleri tarafından Bolu Dağı Geçişi işinde harcanmak kayıt ve şartı ile yeddiemin hesabına yatırılmak üzere iken, Bayındır İnşaat Turizm Ticaret ve Sanayi A.Ş.'nin, Sigortacılara ihtarname çekerek kendisinin de sigorta poliçesi lehdarı olduğunu ve ödenecek tazminatta payı olduğunu iddia etmiştir.

./..

Bu iddia üzerine, Sigorta Şirketi Generali-Kent Sigorta A.Ş.'i sigorta tazminat bedeli olan 105 000 000 ABD Dolarının protokole göre son ödemegünü, Beyoğlu 34. Noterliğinin 21/11/2001 tarih ve 38806 yevmiye no.su ile Karayolları Genel Müdürlüğü ve Astaldi-Bayındır Ortak Girişimi'nin pilot firması Astaldi S.P.A.'ya ihtarname çekmiştir. Söz konusu bu ihtarnamede; Bayındır İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile de mutabık kalınarak Bayındır İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ni içine alan müşterek bir banka hesabı açılmasını istemiş aksi takdirde, yetkili mahkemeye müracaat ederek tevdii mahalli tayini isteyeceğini bildirmiştir. Tevdii mahalli tayini halinde, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bu para üzerinde tasarruf yetkisinin hukuki sorunlar (Bayındır İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin alacaklıları nedeniyle) çözülünceye kadar ortadan kalkması ve bu durumda söz konusu projenin geleceğinin belirsiz hale gelmesi ve sigortacı tarafından yapılacak ödeme yerinin de Londra'da olması nedenleriyle Sigortalılar olarak Karayolları Genel Müdürlüğü ve Astaldi-Bayındır Ortak Girişimi'nin pilot firması Astaldi S.P.A. tarafından, Sigorta Şirketinin Londra'daki hesabı üzerine, hasar tazminat bedeli kadar ihtiyati tedbir kararı aldırılmıştır.

Ortak Girişim ortaklarından Bayındır A.Ş.'nin Ortak Girişim payına cebri icra yoluyla tedbirler konulması nedeniyle Borçlar Kanunu ve Ortaklık Anlaşması hükümlerine göre Ortak Girişimin pilot firması olan Astaldi S.P.A.'nın Ortak Girişimi adına ve İdareye karşı projenin tamamlanması bakımından yükümlülüğü ve sorumluluğu doğmuştur. Ortak Girişim adına bu sorumluluğun doğduğu hususu, 27/06/2001 tarih ve 2306 sayılı yazı ile Astaldi S.P.A. ve Bayındır A.Ş.'ne bildirilmiştir. Bayındır İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin alacaklıları tarafından Ankara 7. Asliye Ticaret Mahkemesi'nde açılan E:2001/421 sayılı davada, 18/10/2001 tarih ve 2001/665 sayı ile Ortaklığın feshi ve tasfiyesine karar verilmiştir.

Diğer taraftan; Tünel ve Viyadük-1'de meydana gelen hasarların tazminini sağlamak amacıyla imzalanan protokol ile Viyadük-1'de hasar gören kısımların, işin yapımcı firması (Astaldi-Bayındır Ortak Girişimi) tarafından depremden bir gün önceki duruma getirilmesi ve Tünelin Elmalık tarafında tam hasarlı olarak kabul edilen kesimde, Devletin yaptığı tüm harcamaların tazminat olarak alınması ve Tünel kesiminde, İdarenin (Karayolları Genel Müdürlüğü), yapımcı firmaya (Astaldi-Bayındır Ortak Girişimi'ne) proje değişikliği yapılarak by-pass güzergahtan projenin yaptırılması imkanı elde edilmiştir.

31/10/2001 tarihinde imzalanan protokol ile sigorta poliçesi kapsamında öngörülen ve depremden önce projenin hasar gören kısımlarının inşası için Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından Ortak Girişime ödenmiş olan paranın, tazminat olarak tamamının geri alınması sağlanmıştır. Sigorta Şirketi tarafından ödenecek bu tazminat, Ortak Girişim ortaklarından herhangi birisinin hak ve alacağı olmadığı gibi, ortaklardan herhangi birinin 3. şahıslara olan borçlarının karşılığı olarak da kullanılamaz.

Bu paranın projede meydana gelen hasarların giderilmesi amacıyla kullanılacağı hususu, Sigorta Poliçesinin eki olan "İnşaat Sigortaları Poliçesi Genel Şartları"nın 15. maddesinde açıkça belirtilmiş olup, tarafların katılımıyla düzenlenen 31/10/2001 tarihli protokolda da husus aynen yer almıştır.

Bu durumda; adı geçen Ortak Girişimin ortakları arasındaki anlaşmazlık sonucu, hasar bedeli olan sigorta tazminatının başka bir amaçla kullanılmasının önlenmesi için mahkeme kararıyla paranın Londra'da tarafsız bir hesapta dondurulması zorunluluğu doğmuştur. Bu tazminatın, başka amaçlarla kullanılmasını öngören girişimlerin giderilmesinden sonra tazminat bedeli, Türkiye'deki hesaba aktırılarak bahis konusu deprem hasarının onarımı için kullanılacaktır.