

7/6472

T.C
DEVLET BAKANLIĞI

SAYI : B.02.0.011/ 00418
KONU :

ANKARA


03 NISAN 2002

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI
GENEL SEKRETERLİĞİNE
(Kanunlar ve Kararlar Dairesi Başkanlığı)

İLGİ: a) 22.03.2002 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/6472-13999/33196 sayılı yazı.
b) 26.02.2002 tarih ve B.02.KKG.0.12/106-690/1684 sayılı yazı.

Sakarya Milletvekili Cevat AYHAN'a ait ilgi (a) da kayıtlı yazılı soru önergesine, Bakanlığıma bağlı Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün hazırlamış olduğu bilgi notu ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.


Prof. Dr. Ramazan MIRZAOĞLU
Devlet Bakanı

Ek: Yazı (1 adet)

DAĞITIM:

Gereği _____ :
TBMM Genel Sekreterliği

Bilgi _____ :
Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Gen.Müd.

**Sakarya Milletvekili Sayın Cevat AYHAN'ın sorularına
Verilen cevaplar aşağıdadır**

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünün açmış olduğu 10 Adet SAR (Acil Kurtarma) Botu ihalesinde, yerli gemi sanayicileri aleyhine rekabet kaideleri ihlal edilerek, daha pahalı olmasına rağmen, ihalenin yabancı firmaya verildiği ifade edilmektedir. İddiada bulunan kuruluşlar;

- İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi adına dekan Prof D. A. İhsan ALDOĞAN,
- Gemi İnşaa Sanayicileri Birliği Başkanı Murat BAYRAK,
- Türk Loydu Vakfı Başkanı Prof Dr. Yücel ODABAŞI,
- Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Tansel TİMUR,
- Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Şaban KOÇA,
- Türkiye Dok Gemi İş Sendikası Başkanı Nazım TUR,
- Gemi Yan Sanayicileri Derneği,

Olduğu beyan edilerek aşağıda sorulan soruların cevaplandırılması istenmiştir.

SORU-1 Mezkur Genel Müdürlüğün, halen kaç adet SAR (acil kurtarma) botu bulunmaktadır?

CEVAP-1 Anastatüsünde belirlenen Can Kurtarma faaliyetlerini Türkiye çapında yerine getirmek üzere örgütlenne faaliyetleri devam eden Kuruluşumuzun halen elinde biri Harem, biri Rumeli Feneri, diğeri Keskende konuşlu TAHLİSİYE I-II ve III adlı 3 adet Acil Müdahale Botu olup ihtiyaca cevap vermekten uzak 7-8 şiddetinde hava ve deniz koşullarında denize açılmada zorluklarla karşılaşmaktadırlar.

SORU-2 Genel Müdürlüğün hizmetlerini yapabilmesi için ilave olarak kaç adet bota ihtiyaç vardır?

CEVAP-2 Kuruluşumuzun Türkiye Kıyılarında Kurulu ve sonradan ihdas edilen Can Kurtarma ve Acil Müdahale İstasyonlarının ihtiyacı olarak 30 adet Acil Müdahale Botuna ihtiyaç bulunmaktadır.

SORU-3 Botların önce 30 adet olarak ihaleye çıktığı, bilahare 10 adet olarak değiştirildiği iddia edilmektedir. Bu iddia doğrumudur? Doğru ise değişiklik sebebi nedir?

CEVAP-3 Yukarıda belirtildiği üzere Kuruluşumuzun 30 adet Acil Müdahale Botu ihtiyacı için önce Gemi Sanayii A.Ş. ile yapılan protokolün iptali daha sonra 09.08.2000 tarihinde açılan ihale sonucu Türkiye'de bu güne kadar böyle bir proje ve inşaaasının gerçekleştirilmemiş olduğu anlaşılmıştır. Kuruluşumuz en uygun projeyi en uygun fiyatla teminde zorlanması nedeniyle bu sefer açılan ihalede öncelikle 10 tane botun yapımı bunların en az %50'sinin Türk Tersanelerinde imali zarureti getirmiştir. Üretimi tamamlanıp denize açılan botların deniz ve seyir tecrübesini müteakip başarı elde edilmesi, Türk Tersanelerinin de bu konuda deneyim ve bilgi birikimlerinin en üst düzeye çıkarılması ile projenin kalan kısmının tamamlanması düşünülmüştür. Ekonominin kriz yaşadığı bir dönemde yatırımların da sınırlandırılması ekonominin vazgeçilmez prensibidir. Üstelik böyle bir düşünce tarzı yeni kurulan genç Kuruluşumuz yatırımlarının tek bir alanla sınırlı kalması önlenmiş olacaktır. Böylece ihtiyaç duyduğu diğer yatırım ve hamlelerini de gerçekleştirme imkanı sağlanacaktır.

7/6472

-2-

SORU-4 İhale edilen 10 adet bot için yabancı firmanın bot başına 1,5 milyon dolar teklif verdiği yerli firmaların ise 165 bin dolar daha ucuz teklif verdiği, buna rağmen ihalelerin yabancı firmaya verildiği iddiası doğru mudur?

CEVAP-4 Bu ihale sonucunda 10 adet Acil Müdahale botu yapımına ilişkin en uygun proje ve teklifi veren Norveç'li Bat Service firmasına verildiği doğrudur. Bu ihale Kuruluşumuz Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün Ana Statüsünde açıklanan denizlerimizde, iç sularımızda ve karasularımızda can kurtarmaya yönelik hizmetleri layıkı ile yerine getirebilmek amacı ile Acil Müdahale Botu teminine ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaç İdari ve Teknik şartnamelerde belirlenen Özellik ve niteliklere sahip her türlü hava ve deniz koşullarında can kurtarma hizmetlerini gerçekleştirecek bir yapı dizaynına sahip ve bu amaca yönelik hizmet veren Uluslararası benzer Kuruluşların tercih ettiği kullandığı ve referans gösterebildiği bir botun inşasıdır.

Öncelikle bu botların inşası için Türkiye Gemi Sanayii A.Ş ile görüşmelerde bulunulmuş inşaa ve teminle ilgili 27.12.1999 tarihinde her iki Kuruluşça bir Protokol imzalanmıştır. Bu Protokol her iki tarafın Yönetim Kurullarınca onaylanmıştır. Protokolün 4. Maddesi ile "Türkiye Gemi Sanayii A.Ş tarafından yapılacak SAR Botlardan ilk 3 adedinin <<SAR Bot inşaatında deneyimli ve uzman yabancı firmalarla müştereken yapımı şeklinde>> her iki tarafça ortak olarak hazırlanacak Şartname ile Türkiye Gemi Sanayii A.Ş tarafından ihaleye çıkılacaktır." şeklindedir. Protokolün imza tarihinde elinde tersaneleri ve yüzlerce mühendisi bulunan Türkiye Gemi Sanayii A.Ş bile daha önce SAR Botu inşaa ve dizayn etmemesi nedeniyle herhangi bir riske girmemek için ilk 3 Botun inşaatında deneyimli ve uzman yabancı firma ile müştereken yapımını önererek Protokole derç ettirmiştir. Bilahare Türkiye Gemi Sanayii A.Ş'nin özelleştirme sürecindeki gelişme nedeniyle bu Kuruluş 28.02.2000 tarihinde Protokolden rücu etmek zorunda kalmıştır.

Bu aşamadan sonra söz konusu proje kapsamındaki 17-21 m. boy aralığında 30 adet SAR botun temini için iç ve dış piyasaya yönelik olarak 09.08.2000 tarihinde ihaleye çıkılmıştır. 11.10.2000 tarihinde teklifleri açılan bu ihaleimize 8 firma 9 proje ile iştirak etmişlerdir. Teklif olunan botların 17.20 m. ile 21.00 m. arasında olduğu görülmüştür. Bu ihaleimizde Kuruluşumuz hizmetlerine yönelik en iyi SAR Botunu en uygun bedelle teminini müştereken bulunması gerekli asli unsurlar olarak aramıştır. İhale teklifleri üzerinde yapılan tetkik ve değerlendirmeler sonucunda aranan bu iki asli unsurun müştereken ihtiva ettiği herhangi bir teklif tespit edilemediğinden bu ihalemiz 16.02.2001 tarihinde iptal edilmiştir.

Projemizi gerçekleştirebilmek için iptal edilen bir önceki ihalemizden sonra bu defa ki ihaleimize 17-19 m. boy aralığında ve Türkiye'ye bu tip botlarla ilgili bilgi birikimi oluşturmak, Türkiye'deki Tersaneleri Acil Müdahale Botu inşalarında referans sahibi olmalarını sağlamak amacıyla 10 adet olarak ve bu botların en az 5 adedinin Türkiye'deki Tersanelerde inşası veya açık olarak belgelenmeleri halinde işin en az %50'sinin Türkiye'de yerleşik bir Tersanede ikmal edilmesi şartları da getirilerek iç ve dış piyasaya yönelik olarak 25.05.2001 tarihinde 2. kez ihaleye çıkılmıştır.

Kuruluşumuzun açtığı ihalede en önemli ihale şartı Ana Statümüzde açıklanan can kurtarmaya yönelik hizmetleri layıkıyla yerine getirebilme amacı ile her türlü hava ve deniz koşullarında can kurtarma hizmetlerini gerçekleştirecek bir yapı dizaynına sahip ve bu amaca yönelik hizmet veren Uluslararası benzer kuruluşların tercih ettiği, kullandığı ve referans gösterebildiği bir botun inşasıdır.

7/6472

-3-

Bundan dolayı ihale iştirakçisi firmalar yapacakları botların dizayn projesini de temin ederek ihale teklifi olarak vermek mükellefiyeti altındadırlar.

İhaleye 6 firma 8 proje ile katılmıştır. Yapılan ön değerlendirme sonucu 3 firmanın 4 projesinin değerlendirmeye alınması uygun görülmüştür. Bu 3 firmanın 2'si Türk biri yabancı firma olup tüm firmaların teklif ettiği 4 dizayn proje de yabancı projedir.

Bunlar;

RMK Firması	DAMEN -Hollanda Projesi
BAT SERVICE Firması	MANDAL- Norveç Projesi
DÜZGİT Firması	1-CAMARC-İngiltere Projesi
	2-ROBERT ALLAN-Kanada projesidir.

Heyetimiz bu doğrultuda yaptığı değerlendirmede;

1-DAMEN-Hollanda Projesinin Hollanda, Polonya ve Malezya'da Acil Müdahale hizmetlerinde kullanıldığı bot bedelinin 2.099.000.US\$, teslim süresinin 130 hafta olduğu,

2-BAT SERVICE MANDAL-Norveç projesinin Norveç Can Kurtarma Teşkilatı, Hindistan Resmi Otoritesi, İsveç Deniz Kuvvetlerinde can kurtarma amaçlı kullanıldığı, Norveç, Almanya, ABD ve Yunanistan askeri Makamlarına MTB tipi botlar inşaa ettiği ve bot bedelinin 1.525.000.USD olduğu, teslim süresinin 60 hafta olduğu,

3- Düzgit Firmasının birinci alternatif teklifi: CAMARC-İngiltere dizaynında ise proje sahibi firmanın muhtelif pilotaj kuruluşlarına pilot bot dizaynı yaptığı ve dizayn projenin pilot bot projelerinde geliştirildiği görülmüştür. (Pilot Bot Kılavuzlanacak gemilere kılavuz kaptan götürüp getirmeye yarayan servis amaçlı bir bottur.) Bu dizaynın acil müdahale botu olarak bir referansı görülmemiştir. Ayrıca Camarc firmasına; söz konusu ihalemizle ilgili olarak Düzgit Firması için bir dizayn hazırlayıp hazırlamadığı sorulmuş firmadan herhangi bir cevap alınmamıştır. Bu dizayn 10 botun 24 ayda (104 hafta) teslim edileceği ve fiyatının 1.445.000. Euro (USD 1.380.458)/Adet olduğu,

4-Düzgit Firmasının ikinci alternatif teklifi: ROBERT ALLAN-Kanada Projesin için dizayn sahibi Robert Allan firmasıyla yapılan yazışmalarda teklif dizaynın baz alındığı teknenin 9 yıl önce dizaynı yapılan Malaspina Expres isimli bot olduğu ve şu anda kıyı şeritleri arasında yük, yolcu ve gezinti gemisi olarak kullanıldığı zaman zaman balina izleme gemisi olarak kullanıldığı dizayn firması Robert Allan firması tarafından bildirilmiştir. Buradan da dizayn projenin can kurtarma amacına yönelik bir referansı bulunamamıştır. Bu dizaynın muhteviyatı botun (10 Adedinin) 24 ayda (104 hafta) da teslim edileceği ve fiyatının da 1.625.00 Euro (USD 1.451.938)/Adet olduğu;

tespit edilmek suretiyle gerek Kuruluşumuzun amaç ve faaliyetlerinde belirlenen can kurtarma hizmetlerinc gerekse şartname maddelerine ve özellikle idari şartnamenin 5.5 maddesinde belirlenen niteliklere en uygun teklifin BAT SERVICE MANDAL A/S-Norveç firmasının CIF İstanbul 1.525.000.USD'lık teklifi olduğu değerlendirilmiştir.

7/6472

-4-

Yukarıda açıklandığı üzere ihaleye iştirak eden yerli firmaların biri dışında şartnameye uygun teklif verilmediği, şartnameye uygun teklif veren firma teklifinin ise fiyatının yüksek olması nedeniyle böyle bir karar alınmıştır.

SORU-5 Bot ihalesi hangi firmaya verilmiştir? İhalenin bu firmaya verilmiş sebebi nedir?

CEVAP-5 Bot ihalesi Bat Service Mandal A/S'ne verilmiştir. Veriliş sebepleri 4. Maddede gerekçeleri ile açıklanmıştır.

SORU-6 Bot ihale şartnamesine koyulduğu iddia edilen "Denenmiş dizayn ve bu dizaynı üretmiş tersane gereksinimi" şartının yerli gemi inşaa firmalarının teklif vermesini zorlaştırdığı, yerli gemi inşaa sanayiinin gelişmiş bir çok ülkeye gemi inşa edip ihraç etmekte olduğu, bu seviyede olduğu ifade edilmekte ve getirilen şartın yerli sanayi aleyhine koyulduğu iddiasına cevabınız nedir?

CEVAP-6 İhale şartnamesinde böyle bir madde bulunmamaktadır. Aksine botların en az %50'sinin Türkiye'de inşaa ettirilmesi zorunluluğu vardır. Bu botlar her türlü deniz ve hava koşullarında can kurtarmaya yönelik olarak hizmet vereceklerinden bu konuda benzer Kuruluşlarca da denenmiş, uygulanmış olması gerekmektedir. Şartnamede denenmiş dizayn şartı aranmış olup, bu dizaynı üretmiş tersane gereksinimi aranmamıştır. Amaca uygun proje sunması halinde Türk Tersanesi niye tercih edilmesin? Uygun proje sunmayan teklif sahiplerinin sadece Türk olması nedeniyle tercih edilmesi sizce uygun mudur?

Temel dizayn özellikleri değişmemek kaydıyla elbetteki dizayn üzerinde kullanıcı taleplerine uygun küçük değişiklikler yapılabilir. Fakat can kurtarma gibi önemli bir hizmeti ifa edecek bir teknenin dizaynında bu konu ile ilgili teorübeli ve bilgi birikimli dizaynerlerin seçilmesi yadsınmamalıdır. Türk Tersaneleri yabancıların taşeronu olmayacak aksine daha önce hiç inşaa ve dizayn etmedikleri acil müdahale botu imalatı suretiyle proje uygulaması konusunda tecrübe sahibi olacaklardır.

SORU-7 Genel Müdürlüğün bot ihtiyacının karşılanmasında önce bir adet botun yerli olarak imal ettirilmesi, denenmesi ve ardından toplu olarak ihaleye çıkılması, yerli gemi sanayiine güveni arttıracak gibi, en azından 15 milyon dolar dövizin Türkiye piyasasında kalmasını mümkün kılar mı? Bu yol neden takip edilmemiştir?

CEVAP-7 Öncelikle şunu belirtmekte yarar var Kuruluşumuz hiçbir zaman hazineyi mağdur etmeyi düşünmemiştir. Yaptığı değerlendirmede yukarıda açıklanan amaca uygunluk, dizayn proje, denenmişlik, referans gösterebilirlik teslim süresi ile birlikte fiyatta göz önüne alınarak en uygun teklif belirlenmiştir. Türk Tersanesi yabancı tersane ayrımı yapılmamıştır. Üstelik ön elemeyi geçen 3 firmadan 2'si Türk firması olmakla beraber verilen projeler yukarıda belirlenen şartname hükümlerine uygun teklif olmadığı uygun teklif veren Türk firmasının ise fiyatının yüksek olduğu görülmüştür. Sadece en ucuz teklifin alınması veya sırf Türk Firması olduğu için amaca uygun olmayan bir projenin imal ettirilmesi doğru mudur? Can kurtarma hizmetlerinin bu nedenle akamete uğraması halinde bunun sorumluluğunu kim üstlenecektir? Zaten yetersiz koşullarda yapılan bu hizmet amaca uygun olmayan bot alımı ile iyileştirilebilecek mi? 15 Milyon Dolar'ın Türkiye'de kalması uğruna insan canının hiçe sayıldığı bir ülke olma imajından kurtulabilecek miyiz? İhalenin bir Türk firmasına verilmesi yurtdışına döviz gitmesini önleyebilecek mi? İmalî yapılacak botların proje bedeli, Elektronik cihazları, sevk sistemleri, ana makine, tekne inşaa malzemeleri aliminyum alaşımlar yurt dışından ithal edilecek olup bu toplam bedelin %85-90'nına tekabül etmektedir ki sadece işçilik bedeli Türkiye'de kalacaktır. Kuruluşumuzun 2886 sayılı sayılı Devlet İhale Kanununa tabi olmaması nedeniyle en ucuz teklifi alma gibi bir mecburiyeti olmadığı gibi böyle bir lüksü de yoktur.