7/6209, 6213, 6217

T.C
DEVLET BAKANLIGI

SAYI : B.02.0.011/ 00371
KONU :

ANKARA

26 MART 2002

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

İLGİ: 14.03.2002 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-13790 sayılı yazınız.

Gaziantep Milletvekili İbrahim KONUKOĞLU, İstanbul Milletvekili İrfan GÜNDÜZ ve Tokat Milletvekili M.Ergün DAĞCIOĞLU'na ait yazılı soru önergelerine, Bakanlığım bağlı kuruluşu Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nce hazırlanan cevabı yazılar ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Prof.Dr.Ramazan MİRZAOĞLU
Devlet Bakanı

Ek: Yazı (**3** adet)

7/6209, 6213, 6217

KIYI EMNİYETİ VE GEMİ KURTARMA İŞLETMELERİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Hukuk Baş Müşavirliği

Sayı :B.02.2.KEG.0.61.00.00/1332-1562
Konu :

21 MART 2002

T.C.
DEVLET BAKANLIĞINA
(Prof Dr. Sayın Ramazan MİRZAOĞLU)

İLGİ : 18.03.2002 tarih ve B.02.0.011/00331 sayılı yazınız.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı Genel Sekreterliği Kanunlar ve Kararlar Dairesi Başkanlığından alınan 14.03.2002 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02/13790 sayılı yazı ile Gaziantep Milletvekili İbrahim KONUKOĞLU, İstanbul Milletvekili İrfan GÜNDÜZ, Tokat Milletvekili M.Ergün DAĞCIOĞLU tarafından verilen yazılı soru önergelerinin cevaplandırılarak 21 MART 2002 tarihinde kadar Bakanlığınız Özel Kalem Müdürlüğünün (0 312) 419 16 28 no'lu faksına gönderilmesi istenmiştir.

Yukarıda adı geçen milletvekillerimizin Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına verilen yazılı soru önergelerinde sorulan sorulara Kuruluşumuz tarafından ayrı ayrı cevap verilmiş olup; söz konusu cevaplar yazımız ekindedir.

Arz olunur.

EK : 3 Adet soru önergesine
Verilen cevaplar

Sadık ERİŞ
Hukuk Baş Müşaviri

Hücum TULGAR
Genel Müdür

7/6213

İstanbul Milletvekili Prof. Dr. Sn. İrfan GÜNDÜZ'ün sorularına verilen cevaplar aşağıdadır

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nce yapılan 10 adet acil müdahale botu alım ihalesinde;

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünün fiyat zarflarının açılması sırasında firmaların davet edileceğini belirtmesine rağmen, firmalar haberdar edilmeden 25 ARALIK 2001'de ihalenin Bat service isimli Norveçli bir firmaya verildiği,

Bora Denizcilik San. Tic. A.Ş. ve Düzgit Ortaklığı'nın teklifi bot başına 1.545.000 Euro (1.360.000.$) iken, ihalenin 1.525.000 dolar teklif eden Norveçli bir firmaya verildiği,

Böylece bot başına (165.000. toplam 1.650.000$)'lık bir hazine zararının söz konusu olduğu,

En az 200 Türk işçisi ve mühendisine 25 ay süreyle istihdam sağlayacak, Türk Tersanelerinin dünya pazarlarına açılarak, SAR botları inşaa ve ihraç imkanı vermesine referans olabilecek böylesine önemli ve milli bir ihalenin Norveç'te faaliyet gösteren çelik konstriksiyon ve gemi inşaa gurubuna, teklifleri %12 daha pahalı olmasına rağmen verildiği, oldu bitti bir sözleşme ile 28 ARALIK 2001 de Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından söz konusu şirkete akreditif açıldığı söylenmektedir.

Bu bilgiler ışığında aşağıdaki sorularının cevaplandırılması istenmiştir.

SORU-1 Türk Denizcilik sektörü için böylesine önemli bir projede, yerli sanayimizin tercih edilmemesinin gerekçeleri nelerdir?

CEVAP-1 Kuruluşumuz Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Ana Statüsünde açıklanan Denizlerimizde, İç Sularımızda ve Kara sularımızda can kurtarmaya yönelik hizmetleri layıkı ile yerine getirebilmek amacı ile 30 adet acil müdahale botu teminine ihtiyaç duymuştur.

a) Öncelikle bu botların inşası için Türkiye Gemi Sanayii A.Ş ile görüşmelerde bulunulmuş inşa 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 inşa 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.

7/6213

b)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 ihalemize 8 firma 9 proje ile iştirak etmişlerdir. Teklif olunan botların 17.20 m. ile 21.00 m. arasında olduğu görülmüştür. Bu ihalemizde 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.

c)Projemizi gerçekleştirebilmek için iptal edilen bir önceki ihalemizden sonra bu defa ki ihalemize 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 statümüzle 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 inşaasıdır.

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

İhalemize 6 firma 8 proje ile iştirak etmiş olup, ihale iştirakçisi firmalardan biri dışında hepsi yerli gemi inşacılarıdır. Ancak verilen tekliflerin tamamı biri dışında yabancı dizayn projedir.

İhaleye iştirak eden yerli firmaların biri dışında şartnameye uygun teklif verilmediği şartnameye uygun teklif veren firma ise teklif fiyatın yüksek olması nedeniyle böyle bir karar alınmıştır.

SORU-2 Ekonomik sıkıntının ve işsizliğin had safhaya çıktığı bir dönemde, 200 Türk işçisi ve mühendisine istihdam imkanı sağlayacak bir ihalede beş türk firması dururken, yabancı bir firmanın seçilmesi hangi gerekçelerle izah edilebilir?

CEVAP-2 İhaleye iştirak eden 5 Türk firmasından 3 firma şartnameye uygun teklif vermemeleri nedeniyle ilk değerlendirme sonucunda elenmişlerdir. Diğer 2 firmadan RMK firmasının amaca uygun teklifinin fiyatının çok yüksek olması nedeniyle tercih edilmemiştir. Diğer teklif olan DÜZGİT-BORA konsorsiyumunun teklifi 3. soruya verilen cevapta ayrıntılarıyla belirtildiği üzere amaca uygun bulunmayarak tercih edilmemiştir.

7/6213

SORU-3 Teknik değerlendirme sonunda Bora Denizcilik firmasının bot başına 1.360.000 dolarlık teklifi varken, Batservice firmasına 1.525.000 dolara ihale edilmesi doğru mudur?

CEVAP-3 İhalede Bora Denizcilik Firmasının tek başına bir teklifi bulunmamaktadır. Ancak pilot firma olarak Düzgit Vapur Hizmetleri A.Ş. firmasının önderliğinde konsorsiyum üyesi olarak teklifi bulunmaktadır. Bu konsorsiyum ihaleye 3 yabancı dizayn projeyle katılmıştır.

a) Birincisi :THORNYCROFT-Avustralya dizayn projesi teklifinde Amerikan Sahil Güvenlik Birimine, benzer botlar inşaa eden Textron Marine firmasının dizaynını kullandığını beyan etmiş, fakat yapılan araştırma ve yazışmalar sonucu, Textron Marine firması söz konusu firmaya herhangi bir dizayn çalışması yapmadığını, bir ortaklık yada lisans anlaşması bulunmadığını beyan etmiştir. Ayrıca İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.'nin (İDO) Avusturalya'dan aldığı 31m'lik gemiyi de referans gösterdiği ancak İDO ile yapılan yazışmalar sonucunda bunun doğru olmadığı anlaşılmıştır. Bu firmanın görüldüğü üzere Kuruluşumuzu yanıltmaya yönelik teklif verdiği tesbit edilmiştir.

b) İkincisi: 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 alınamamıştır. Bu dizayn 10 botun 24 ayda (104 hafta) teslim edileceği ve fiyatının 1.445.000. Euro (USD 1.380.458)/Adet olduğu,

c) Üçüncüsü: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

Buna mukabil 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,

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

Yukarıda belirlenen EURO cinsi teklif fiyatlarının USD karşılıklarının hesaplanmasında fiyat zarflarının açıldığı tarihteki T.C. Merkez Bankası pariteleri dikkate alınmıştır. 13.12.2001 1Euro=08935USD'dır.

İhalenin yukarıda açıklandığı şekilde amaca en uygun teklif veren firmaya verildiği doğrudur.

SORU-4 Eğer bu durum doğru ise bot başına 165.000 toplam 1.650.000 dolarlık zararın sebebi nedir? IMF'den cent cent borç istendiği bir ortamda hazinenin mağdur edilmesinin gerekçeler nelerdir?

CEVAP-4 Bu sorunun geniş bir cevabı 1,2 ve 3. Sorularınıza verilen cevaplarda açıkca izah edildiği gibi Kuruluşumuz hiçbir zaman hazineyi mağdur etmeyi düşünmemiştir. Yaptığı değerlendirmede yukarıda açıklanan amaca uygunluk, dizayn proje, denenmişlik, referans gösterilebilirlik, teslim süresi ile birlikte fiyatta göz önüne alınarak en uygun teklifi belirlemiştir. Yoksa sadece en ucuz teklifin alınması Kuruluşumuzun can kurtarma faaliyetlerinde ileriye yönelik bir iyileştirme sonucu doğurmayacaktır.

Ayrıca Kuruluşumuz 2886 sayılı Devlet İhale Kanununa tabi olmayıp ihaleyi Kamu menfaatini de dikkate alarak ve amacına uygun olarak dilediği firmaya verip vermemete serbesttir. Bu husus şartnamenin 18.2 maddesinde de açıklanmıştır. Amaca uygun olmayap bir teklifi sırf ucuzluğu nedeniyle tercih etme lüksü olmadığı gibi mecburiyeti de yoktur.

SORU-5 Ordada bir ihmal, kusur yada kasıt varsa müsebbipleri hakkında işlem yapmayı düşünüyor musunuz?

CEVAP-5 İhale projesinin başlangıcından sonuna kadar gemi inşaa mühendislerinden, hukukçulardan, gemi inşaa uzmanlarından oluşturulan heyetçe teklifler en ince detayına kadar incelenmek suretiyle sonuca varılmıştır. Burada en ufak bir ihmal, kusur veya kasıt söz konusu değildir. İhaleyi kazanamayanlar tarafından ihaleye fesat karıştırılıyormuş izlenimi yaratılmak istenmektedir. İhale kararımız Başbakanlık Denetleme Makamları tarafından incelenmektedir. İnceleme sonucunda herhangi bir ihmal, kusur, kasıt ortaya çıkarılırsa gereken prosedür yerine getirilir.