7/4521

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

2 Şubat 2005

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-198 -4787
KONU :Trabzon Milletvekili
Sayın M. Akif HAMZAÇEBİ'nin
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 04.01.2005 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-8681 sayılı yazısı.

Trabzon Milletvekili Sayın M. Akif HAMZAÇEBİ'nin 7/4521-8711 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(8 Sayfa)
DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/4521

TRABZON MİLLETVEKİLİ SAYIN M. AKİF HAMZAÇEBİ'NİN
7/4521-8711 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Antalya Hava Limanı II. Ünite Dış Hatlar Terminalinin ihalesine ilişkin sorular:

SORU 1- Bakanlığınızın Hava limanı inşaatları ile görevli birimi DLH (Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı) Genel Müdürlüğü olduğu halde söz konusu ihale neden DHMİ (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) Genel Müdürlüğü tarafından yapılmıştır?

CEVAP 1- Yap-İşlet-Devret Modeli ile yapılan tüm ihaleler, mevzuat yönünden 3996 sayılı Yasa ile bu Yasanın uygulama usul ve esaslarını belirleyen 94/5907 sayılı Kararname hükümlerine tabidir.

94/5907 sayılı Kararnamenin 3/e maddesi Yap-İşlet-Devret mevzuatındaki "İdare" tanımını; "Yüksek Planlama Kurulunca Kanunda öngörülen yatırım ve hizmetleri Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde yaptırmak üzere Şirket ile sözleşme yapmaya yetkili kılınan Kamu Kurum ve Kuruluşlarını ifade eder" şeklinde yapmıştır.

Aynı Kararnamenin yetki başlıklı 4. maddesinde ise; ".... Yüksek Planlama Kurulu yetkili İdareyi ve Yap-İşlet-Devret modeline göre yapılacak olan yatırım ve hizmetleri belirleyerek, İdare'ye gerekli izni verir" hükmü mevcuttur.

Bu maddelerden de açıkça görüleceği üzere, bir Yap-İşlet-Devret projesinde hangi İdarenin ihale için yetkili kılınacağı hususunda Yüksek Planlama Kurulu Kararı belirleyici olmaktadır.

Mevzuatın öngördüğü bu hususlar çerçevesinde, Antalya II. Dış Hatlar Terminal Binasının Yap-İşlet-Devret modeliyle ihalesi için Yüksek Planlama Kurulu'nun 12.2.2002 tarih ve 2002/T-4 sayılı Kararı ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü yetkilendirilmiştir.

Öte yandan, halen DHMİ Genel Müdürlüğü'nün işletiminde bulunan Antalya Havalimanına, Yap-İşlet-Devret modeli ile realize edilen söz konusu terminal binasının, sözleşmesinde belirtilen sürenin sonunda DHMİ Genel Müdürlüğü'ne devredilecek olması, mevcut mevzuata göre Ülkemizde meydan işletmeciliğinde tekel konumunda bulunan DHMİ Genel Müdürlüğünün sahip olduğu tecrübe ve teknik kapasitenin kullanılabilmesi ve işletmecilik hizmetlerinin ülke çapında koordineli bir biçimde sürdürülmesi gerekliliği gibi hususlar göz önünde bulundurularak Yüksek Planlama Kurulunca bu konuda DHMİ Genel Müdürlüğüne görev ve yetki verilmiştir.

./..

SORU 2- II. Ünite Dış Hatlar Terminal Binasının birincisinin yanına yapılması işletmecilik açısından daha doğru değil midir? Mevcut birinci terminalin her iki yanı da bu iş için müsait değil midir?

CEVAP 2- Uygulamada bulunan, Antalya Hava Limanı Gelişim Projesinde 6 adet dış hatlar terminal üniteleri mevcuttur. Bu terminallerin üç adedinin mevcut pist ve apronun yanında, diğer üç adedinin ise yeni yapılan pist ve apronun yanında yapılması öngörülmüştür.

1996 yılında sözleşmeye bağlanan "mevcut dış hatlar terminal binası", bugünkü mevcut pistin yanında yapılmıştır.

Söz konusu mevcut dış hatlar terminal binasının sol yanında, ileride yıkılarak dış hatlar terminal binasının yapılacağı mevcut iç hatlar terminal binası yer almaktadır.

II. Dış Hatlar Terminali için; ihaleye çıkılmadan önce, DHMİ Genel Müdürlüğü'nce çoğunluğu işletmeci elemanlardan müteşekkil bir Komisyon teşkil ettirilerek, "gelişim planı" içinde yer alan II. terminal ünitesinin yer seçiminin yerinde incelenmesi çalışması yaptırılmıştır.

Komisyonun çalışmaları sonrası hazırlanan teknik raporda, hava tarafında mevcut pist ve apronun hizmet verdiği iç hatlar terminali ile I. etap dış hatlar terminalinin yanına bir de II. terminal ünitesinin yapılması halinde işletmecilik fonksiyonları açısından;

- Pist ve apron trafiğinin II.etap terminalin devreye girmesi ile birlikte çok sıkışacağı,
- İkisi dış, biri iç hatlar olan terminallere yolcu indirecek uçakların gerek pist, gerekse apron ve taksi yollarında uzun bir süre bekleyeceği,
- Bu beklemenin hava yolu Şirketlerinin yakıt maliyetini arttıracağı ve zaman kaybı nedeniyle yolcu konforunun olumsuz etkileneceği,
- Mevcut apronun sıkışması nedeniyle, uçakların terminallere uzak mesafede bulunan yeni apron bölgesine park ettirileceği,
- Bu nedenle de yolcu bagajlarının mevcut apron bölgesindeki terminallere ulaştırılmasında yolcunun bagaj bekleme süresinin uzayacağı,
- I.etap terminalin yer aldığı apron bölgesinde uçak yakıt hidrant sisteminin olmaması nedeniyle, hava tarafı trafiğinin daha da sıkışacağı,
- II. etap dış hatlar terminali ile birlikte yeni yapılması öngörülen yakıt hidrant sisteminin mevcut pist bölgesinde yapılması halinde maliyetinin daha da yüksek olacağı,

./..

- Kara tarafında mevcut dış ve iç hatlar terminaline hizmet veren ve bugünkü trafikte bile iki terminalin yükünü karşılayamayan otoparkların, bu bölgeye II. etap dış hatların yapılması halinde bütünüyle tıkanacağı, araç trafiği kargaşasının yaşanacağı,

- Mevcut terminalin yanına inşa edilecek II. terminalin inşaat sürecinde çevreye vereceği gürültü, toz, görüntü kirliliğinin, mevcut dış hatların pik sezonda turistleri olumsuz etkileyeceği,

gibi bir çok işletme fonksiyonları ve yolcu konforunu olumsuz etkileyen hususlar gerekçeleriyle birlikte belirtilerek, II. Ünitenin seçilen yerde yapılması gerektiği yönünde görüş bildirilmiştir.

İdare tarafından da gerek işletmecilik gerekse Kamu kaynaklarının etkin kullanımı yönünden, II. terminal ünitesinin yeni pist ve apron bölgesine yapılmasının, daha rasyonel bir yaklaşım olduğu konusunda fikir birliğine varılmış ve II. terminal ünitesinin yer seçimi bu doğrultuda yapılmıştır.

SORU 3-Başta TURSAB olmak üzere bazı kurumların Bakanlığınıza yaptıkları başvurularda ikinci terminalin birincinin yanına yapılması istenildiği ve şu anda uygulanan projeye ilişkin endişeleri belirtildiği halde mevcut projede neden ısrar edilmiştir? TURSAB'ın size bu konuda bildirdiği endişeler ve gerekçeler nelerdir?

CEVAP 3- TURSAB DHMİ Genel Müdürlüğü'ne yaptığı başvuruda, II.terminal ünitesinin mevcut dış hatlar terminalinin yanına yapılmasını istemiştir. TURSAB bu başvurusunda, DHMİ'nin uluslararası norm ve standartlarda vermek zorunda olduğu Uluslararası İşletmecilik standartlarından ziyade, kendi ticari kaygılarını gözetmiştir. DHMİ bu kaygıları da dikkate almaktadır. Ancak, sorumlu kuruluş olarak DHMİ'nin <u>önceliği</u>; uluslararası işletmecilik kurallarının birebir uygulanmasıdır. İkinci soru cevabında da açıkça belirtildiği gibi, II. terminal ünitesinin yer seçimi, teknik raporlara istinaden belirlenmiştir. Bu raporların görmezden gelinerek, TÜRSAB'ın talebine öncelik verilmesi mümkün olamamıştır.

Konu hakkında DHMİ Genel Müdürlüğünce Turizm Bakanlığı kanalıyla detaylı bir açıklama gönderilerek, işletme usul ve esasları çerçevesindeki değerlendirmeler TÜRSAB ile paylaşılmıştır.

SORU 4- İkinci terminal binasının birincisinin yanına yapılmamış olması yolcuların özellikle de yabancı turistlerin transferinde büyük bir kargaşaya neden olmayacak mıdır? Özellikle yolcuların geri dönüşlerinde yanlış terminal binasına gelebilecek olmaları uçak seferlerinin aksamasına ve tartışmalara neden olmayacak mıdır?

./..

CEVAP 4- II. Dış hatlar terminal ünitesinin, birincisinin yanına yapılmamış olmasından dolayı, uçak seferlerinin aksaması ve tartışmalara yol açması mümkün değildir. Zira, DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan işletme planıyla hangi uçak şirketlerinin hangi terminali kullanacağı belirlenmiş ve bu konuda gerekli tedbirler alınmıştır. Ayrıca 2005 turizm sezonundan itibaren uygulanacak işletme planı ve diğer düzenlemeler konusunda terminal işletmecileri, bu terminalde hizmet sunacak şirketler, yer hizmet kuruluşları ve hava yolu şirketleri DHMİ Genel Müdürlüğünce bilgilendirilmiştir.

SORU 5- Antalya Hava Limanı II.Dış Hatlar Terminal binasının yapımı için açılan ihaleye hangi firmalar teklif vermiştir?

CEVAP 5- Antalya Hava Limanı II.Dış Hatlar Terminal Ünitesi için açık ilan usulü ile uluslararası çıkılan ihaleye 6 firma grubu teklif vermiştir.

Bu firmalar;

1. BAYINDIR HOLDİNG A.Ş.,
2. BİLKENT HOLDİNG A.Ş.,
3. LİMAK HOLDİNG A.Ş.,
4. NUROL İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.,
5. ÇELEBİ HAVA SERVİSİ A.Ş./ATMA ATYRAU HAVA LİMANI VE TAŞIMA A.Ş.ORTAK GİRİŞİMİ,
6. İÇTAŞ İNŞAAT, SANAYİ, TİCARET A.Ş./COSTAIN INTERNATIONAL ORTAK GİRİŞİMİ,

dir.

SORU 6- Bu firmalardan hangileri, hangi gerekçelerle iç zarfları açılmayarak ihale dışı bırakılmışlardır?

CEVAP 6- Teklif veren firmalardan; Bayındır Holding A.Ş., Bilkent Holding A.Ş., Limak Holding A.Ş., ile Nurol İnşaat ve Ticaret A.Ş. Firmaları; İhale Şartnamesine uygun teklif vermedikleri için, Şartnamenin ilgili hükümleri uyarınca iç zarfları açılmayarak ihale dışı bırakılmışlardır.

SORU 7- İç zarfları açılmayan firmaların bu konuda hukuki işlemleri başlatmamaları için kendilerine baskı yapılmış mıdır?

CEVAP 7- İç zarfları açılmayan bu firmalara bu konuda Hukuki işlem başlatmamaları için baskı yapılması söz konusu değildir.

Nitekim bu firmalardan Bayındır Holding haricindeki tüm firmalar, ihale ertesinde kendilerine resmi yoldan iade edilen tüm evraklarını teslim almış ve ihalenin sonucuna kesinlikle itiraz etmemişlerdir.

Bayındır Holding A.Ş. ise iade edilen evraklarını geri almadığı gibi, ihalenin sonucuna; önce Kamu İhale Kurumu nezdinde yaptığı girişimle itiraz etmiş, anılan Kurum bu itirazı 8.12.2003 tarihli Kurul Kararı ile haklı görmeyerek firmanın itirazını reddetmiştir. Kamu İhale Kurumu'nun söz konusu red kararından sonra adı geçen firma, Ankara 3. İdare Mahkemesi nezdinde yürütmeyi durdurma istemli olarak, ihale sonucuna 2004/29 esas kayıtlı dava açarak itiraz etmiştir.

Mahkemeye ihale belgeleri ve bu belgeler üzerinde yapılan değerlendirmeler delil olarak sunulmuş olup, bu deliller üzerinde yapılan inceleme sonucunda Ankara 3. İdare Mahkemesi, 30.4.2004 tarihli Kararı ile davacı şirketin ihale sonucuna yaptığı itirazın yürütmeyi durdurma talebini oy birliği ile reddetmiştir.

Daha sonra anılan firma, 01.11.2004 tarihinde ihalenin yapılmasından tam 1 yıl sonra, Mahkemeye müracaatla davasından feragat etmiş, bunun sonucunda da dava düşmüştür.

Bayındır Holding A.Ş., hissedarı bulunduğu Antalya Hava Limanı Mevcut Dış Hatlar Terminalinin işletici firması olan, "Antalya Uluslararası Terminal İşletmeciliği A.Ş.", II. Dış Hatlar Terminal Binası ihalesini engellemek amacıyla, I. İdare Mahkemesinde 2003/1586 esas kayıt numarası ile açtığı dava İdare lehine sonuçlanarak Firma davayı kaybetmiştir.

SORU 8- İç zarfları açılan firmalar hangileridir? Bu firmalar arasında ortaklık kurarak ihaleye katılan(lar) var mıdır? Eğer var ise hangi firmalar hangi oranda ortaklık kurarak ihaleye girmişlerdir?

CEVAP 8- İhale Şartnamesine birebir uygun teklif veren ÇELEBİ HAVA SERVİSİ A.Ş./ATMA ATYRAU HAVA LİMANI VE TAŞIMA A.Ş. ORTAK GİRİŞİMİ ile İÇTAŞ İNŞAAT, SANAYİ, TİCARET A.Ş./COSTAIN INTERNATIONAL ORTAK GİRİŞİMİ'nin iç zarfları açılmıştır. Her iki firma da Ortak Girişim olarak ihaleye teklif vermişlerdir.

Birinci gelen Ortak Girişiminin Pilot Firması ÇELEBİ HAVA SERVİSİ A.Ş. olup, Firmanın yeterlilik sahibi ortağının hisse oranı; % 0,01'dir.

İÇTAŞ İNŞAAT, SANAYİ, TİCARET A.Ş./COSTAIN INTERNATIONAL ORTAK GİRİŞİMİ'nin Pilot Firması ise İÇTAŞ olup, yeterlilik sahibi ortağının hisse oranı ise % 50'dir.

./..

SORU 9- İhaleye ayrı ayrı giren ve iç zarfları açılan iki firmanın daha sonra ortaklık kurarak ihaleyi üstlendikleri doğru mudur?

CEVAP 9- Yap-İşlet-Devret modelinin tabi olduğu 3996 sayılı Yasa ile bu Yasanın Uygulama Usul ve Esaslarını Belirleyen 94/5907 sayılı Kararnamenin ilgili hükümleri, yap-işlet-devret ihalesini kazanan firmanın katılımı ile yeni bir A.Ş. statüsünde Şirket kurulmasını zorunlu kılmıştır. İhale Şartnamesi ve Uygulama Sözleşmesinde de mevzuatın bu amir hükümleri paralelinde hükümler yer almıştır. Kurulacak yeni Anonim Şirketin, asgari 5 ortaklı olarak kurulması ise, Türk Ticaret Kanununda yer alan bağlayıcı bir hükümdür. Bu itibarla 2 ortaklı olarak ihaleyi kazanan ÇELEBİ HAVA SERVİSİ A.Ş./ATMA ATYRAU HAVA LİMANI VE TAŞIMA A.Ş. ORTAK GİRİŞİMİ'nin yanına asgari 3 ortak daha alarak yeni bir Şirket kurması yasal bir zorunluluktur.

Gerek 3996 sayılı Yasa, gerek 94/5907 sayılı Kararname ve gerekse "Antalya Hava Limanı II. Dış Hatlar Terminal Ünitesinin İhale Şartnamesi"nin, yeni kurulacak Şirketin 5 ortaklı sermayedarlarına herhangi bir kısıtlayıcı, bağlayıcı bir şart getirmesi söz konusu değildir. Bunun tek istisnası teknik yeterlik sahibi ortağın, kurulacak Şirkette hisse oranını aynen korumasıdır ve bu hususa da birebir riayet edilmiştir.

Bu bağlamda, mevzuatın hükümlerine uygun olarak yeni kurulan Şirketin 5 ortağından biri, iç zarfı açılarak ihale makamından teknik ve mali yeterlilik alan, Yasanın ve Şartnamenin öngördüğü tüm şartları karşılayan İÇTAŞ Firması olup, bu hususa engel teşkil edecek bir hukuki düzenleme de söz konusu değildir.

Nitekim, Bayındır Holding A.Ş., 3. İdare Mahkemesine verdiği dava dilekçesinde bu hususa da itiraz etmiş ve Mahkeme yaptığı değerlendirmede; mer'i hukuka aykırı bir yapılanma söz konusu olmadığından, İdarenin yaptığı işlemin yürürlülüğünün durdurulması istemini reddetmiştir.

SORU 10- Yap-İşlet-Devret yöntemi ile ihale edilen ikinci terminal binası inşaatı işine ilişkin olarak en az süreyi veren Çelebi Havacılık Firması ile sözleşme imzalandıktan sonra adı geçen şirketin ihalede ikinci en iyi süreyi veren İÇTAŞ Firması (ÇEÇEN GRUBU) ile kısa bir süre sonra ortaklık kurmasının nedeni nedir? Bu konuda idare olarak bir yönlendirmeniz olmuş mudur? İki firmanın kurdukları ortaklıktaki hisse oranları nedir?

CEVAP 10- 9. sorunun cevabında da detaylı olarak açıklandığı üzere, ihale sonrasında ihaleyi kazanan girişimin katılımı ile yeni bir A.Ş. statüsünde şirket kurulması yasal bir zorunluluk olup, bu şirketin ortaklarının kimler olacağı konusunda idare olarak bir yönlendirmede bulunulması söz konusu değildir.

./..

Yeni kurulan şirketin sermaye dağılımı da şu şekildedir.

1- Çelebi Hava Servisi A.Ş.	A Grubu	949.895	Adet hisse
2- Can Çelebioğlu	A Grubu	10	Adet hisse
3- İçtaş İnş. San. Tic. A.Ş.	B Grubu	949.895	Adet hisse
4- Yıldırım Akdemir	B Grubu	10	Adet hisse
5- Atma/Atyrau A.Ş.	A Grubu	95	Adet hisse
" "	B Grubu	95	Adet hisse

SORU 11- Anılan ortaklık inşaat başladıktan hemen sonra Ulaştırma Bakanlığından ilave süre almış mıdır? Almış ise sürenin verilmesinin şartları ve gerekçesi nedir?

CEVAP 11- Bilindiği üzere yeni kurulan Şirket, İdare ile bağıtlanan Uygulama Sözleşmesinin tarafıdır ve bu Sözleşme hükümlerinin gereğini yerine getirmekle mükelleftir. YİD Sözleşmesi olan bu sözleşmenin yürürlüğe girmesi, diğer sözleşmelerden farklı olarak ayrı bir Yasa ile düzenlenmiştir. Yasanın amir hükümleri gereğince, Yüksek Planlama Kurulu, aktedilen Sözleşmeyi onaylamakta ve onay sürecinde Sözleşme hükümlerine müdahil olabilmektedir. Antalya Hava Limanı II. Dış Hatlar Terminal Binasının Uygulama Sözleşmesinde; yasa hükmü gereği yer alan 9. madde, yatırım döneminde İdareye % 20 ek iş yaptırma hakkını tanımaktadır. Yüksek Planlama Kurulu, onay sürecinde bu maddenin uygulaması konusunda İdareyi talimatlandırmış ve bu çerçevede yatırım döneminde anılan Şirkete yaptırılan % 20 ilave iş nedeniyle ilave süre verilerek bu konuda taraflar arasında Ek Mukavele imzalanmıştır.

SORU 12- İhaleye ayrı ayrı giren iki firmanın daha sonra ortaklık kurmasının ihalenin şeffaflığı ve kamuoyunun ihaleye güveninin sarsılması açısından doğru buluyor musunuz?

CEVAP 12- İhaleye ayrı ayrı giren iki firmanın, yasal bir zorunluluk olarak asgari 5 ortak şartı nedeniyle yaptıkları ortaklık, YİD mevzuatında ve İhale Şartnamesinde yer alan bir hususun uygulamasıdır.

Bu uygulamada İdare olarak dikkat edilmesi gereken en önemli husus; kurulacak Şirketin ihaleyi kazanan firma dışındaki ortaklarının, kamu hizmetinin gördürülmesi yükümlülüğünü üstlenebilecek mali ve teknik yönden yeterli ve güçlü firmalar olmasıdır. İdare olarak; kurulan yeni şirketteki tüm hissedarlarda bu koşullar birebir aranmış ve ihale kriterlerini karşılamayan hiçbir ortağa izin verilmemiştir.

Nitekim I. etap dış hatlar terminal binasında da benzer uygulama yapılmış ve bu amaçla kurulan Şirketin ana ortağı olan Bayındır İnşaat Turizm, Ticaret ve Sanayi A.Ş.'de sahip olduğu Şirket hissesinin % 50'sini işletme döneminde Alman Firmaya bedeli mukabili devretmiştir.

./..

SORU 13- İhaleyi alan Çelebi Havacılık Şirketiyle söz konusu işle ilgili olarak ihaleden hemen sonra ortaklık kuran ÇEÇEN GRUBU'nun otellerinde (İ.C. Hotels) AKP milletvekillerinin toplu olarak kalmış olduğunu biliyor musunuz?

CEVAP 13- Parlamento üyelerinin topluca veya münferit olarak, tatil veya toplantı amaçlı kalacakları otellerin tayini kendi tercihlerinde olan bir husus olup, Bakanlığımızın Milletvekillerinin kalacakları otelleri tayin ve takip gibi bir görevi bulunmamaktadır.

SORU 14-Bu konuda oluşan şaibe iddialarını dikkate alarak kamuoyunun vicdanını rahatlatmak amacıyla söz konusu ihaleye ilişkin olarak Devlet Denetleme Kurulu, Başbakanlık Teftiş Kurulu veya Maliye Teftiş Kurulundan denetim talep etmeyi düşünüyor musunuz?

CEVAP 14- Söz konusu ihale, tüm katılımcıların ve basının huzurunda, şeffaflıkla gerçekleştirilmiştir. Daha sonra yapılan itiraz üzerine hem Kamu İhale Kurumu hem de İdari Yargıda açılan davalar üzerine, ihale işlemleri idari yargı mercilerince incelenmiş olup, bütün bu idari ve yargısal incelemeler idare lehine sonuçlanmıştır.