

Rekabet Kurumu Başkanlığından;

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2013-4-106 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 14-12/223-99
Karar Tarihi : 26.03.2014

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI
Üyeler : Kenan TÜRK, Dr. Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR,
Fevzi ÖZKAN, Dr. Metin ARSLAN, Doç. Dr. Tahir SARAÇ

B. RAPORTÖR : Dr. Ali Fuat KOÇ, Ethem SEZER

C. BAŞVURUDA

BULUNAN : Gözcü Gemi Acentelik Hizmetleri Ltd. Şti.
Temsilcisi: Av. Serpil ÖZCAN
Darülaceze Cad. Bilaş İş Merkezi No:33 D:74 Şişli/İstanbul

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILANLAR : - Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Sanıl Kennedy Caddesi Liman Sokak Zeytinburnu / İstanbul
- S. S. Gemi Tali Acenteleri Deniz Motorlu Taşıyıcıları Kooperatifi
Gemtac Hizmet Binası Zeyport Limanı Sahil Kennedy Cad.
Zeytinburnu /İstanbul

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** Zeyport Limanı işleticisi Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerine aykırı şekilde liman faaliyetleri yürüttüğü ve bu suretle rekabeti engellediği iddiası.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda özetle; Gözcü Gemi Acentelik Hizmetleri Ltd. Şti. (GÖZCÜ)'nin, 2004 yılından itibaren gemi acentelik yetki belgesi ile İstanbul Boğazı'ndan geçerek dış hatlara sefer yapan ve belirlenen sahalarda demirleyen gemilere lojistik hizmet verdiği, Zeyport Limanı'nın ise söz konusu lojistik hizmeti veren tek liman niteliğinde olduğu ve bu limanı işleten Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (ZEYPORT)'nin Zeyport Limanı'nı işletirken 4054 sayılı Kanun'un 4 ve 6. maddelerini ihlal ettiği iddia edilmektedir.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 25.11.2013 tarihinde giren başvuru üzerine hazırlanan 11.12.2013 tarih ve 2013-4-106/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, 26.12.2013 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş ve önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir. Aynı teşebbüs 13.02.2014 ve 24.02.2014 tarihlerinde de konu hakkında başvuru yapmıştır.
- (4) Söz konusu karar uyarınca düzenlenen 13.03.2014 tarih ve 2013-4-106/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (5) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, dosya konusu iddialara yönelik olarak şikayet edilen teşebbüsler hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (6) Şikayetçi özetle;
- Barınma alanlarının adil bir şekilde firmalar arasında bölüştürülmediğini, barınma hizmeti alan firmalar ile ZEYPORT arasında ilgili piyasada yer alan diğer teşebbüslerin barınma alanına girmesini engelleme ve rakipleri piyasa dışına itme konusunda gizli bir anlaşmanın olduğunu, bu anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğini,
 - Ayrıca ZEYPORT'un; barınma hizmeti, ofis ve aboneli otopark hizmet taleplerini reddetmesi eylemlerinin, tek yanlı eylemler olarak şikayetçinin piyasadaki faaliyetlerini zorlaştırdığını ve piyasa dışına çıkarmayı hedeflediğini bu sebeple 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğini

iddia etmektedir. Bu bağlamda 4 ve 6. maddeler kapsamında inceleme yapılmıştır.

- (7) İlgili teşebbüslerden gelen bilgiler neticesinde uyuşmazlık konusu olaya ilişkin temel hususlar aşağıdaki şekilde özetlenebilir:
- (8) - 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı Valilik kararı gereği çeşitli suçları önleyebilmek için İstanbul Boğazı'ndan geçen hareket halindeki gemilere lojistik hizmet verme faaliyeti ancak gümrüklü hareket noktasından yapılabilmektedir.
- (9) - Söz konusu Valilik kararına göre, belirlenen gümrüklü hareket noktaları arasında limanlarda bulunan gümrük antrepo, gümrük idaresi, pasaport noktası vs. açısından farklılıklar bulunmaktadır. Zeyport Limanı bütün ilgili devlet birimlerini bünyesinde barındırdığı için avantajlı bir gümrüklü hareket noktası olmaktadır.
- (10) - Zeyport Limanı'nın barınma kapasitesi İstanbul Liman Başkanlığı'nın 03.10.2005 tarih ve 2582 sayılı yazısı sonucu 22 botla sınırlıdır. Ancak İstanbul Liman Başkanlığı bu 22 botluk dağılımın nasıl yapıldığını denetleme yetki ve görevlerinin olmadığını ifade etmiştir. Valilik de söz konusu dağılımı denetleyen birim, kurum, kuruluş olup olmadığı hakkında bilgilerinin olmadığını belirtmiştir.
- (11) - Söz konusu 22 botluk kontenjan hizmet alan firmalar bakımından; S.S. Gemi Tali Acenteleri Deniz Motorlu Taşıyıcıları Kooperatifi (GEMTAC) 10, İSTANBUL34 8, YILDIRAY 3 ve ZEYLİNE 1 adet şekilde kullanılmaktadır.
- (12) - Barınma hizmetleri dışında, Zeyport Limanı'nda yer alan ofis alanları ve aboneli otopark hizmetleri sadece barınma hizmeti alan 4 firmaya verilmektedir.
- (13) - Şikâyetçi ve acentelik yapan bazı firmalar tarafından, Zeyport Limanı ile İstanbul Boğazı'nda yer alan diğer limanlar arasında boğazdan geçen hareket halindeki gemilere lojistik hizmet verme bakımından bir ikamenin söz konusu olmadığı, bu konuda kullanılabilecek tek limanın Zeyport Limanı olduğunun belirtildiği görülürken; ZEYPORT ve GEMTAC tarafından ise 27.06.2007 tarih, 2007/213 sayılı Valilik kararında yer verilen üç limanın gemilere lojistik hizmeti veren teşebbüsler tarafından birbirine alternatif olarak kullanıldığının ifade edildiği görülmektedir. Bu konuda Valilik ise gümrüklü sahaların tamamının halen acente teknelerinin hareket noktası olarak faaliyet gösterdiğini ve aktif olarak Marmara Denizi Kıyısında; Zeyport Limanı, Ambarlı Limanı ve Pendik Gümrük Sahası'nın, Karadeniz Kıyısında; Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı Gümrük Sahası'nın (Büyükdere) kullanılmakta olduğunu belirtmektedir. Diğer yandan Valilik yazısında Karaköy Limanı ve Haydarpaşa Limanı'nın gemi demir sahasına uzak olması nedeniyle gemi acenteleri tarafından tercih edilmediği ve fiilen kullanılmadığı, Yenikapı Demir Sahası'na yakınlığı nedeniyle Zeyport Limanı gümrük sahasından hizmet alımının daha yoğun olduğu belirtilmektedir.
- (14) - Zeyport Limanı'nda barınma hizmeti, ofis tahsisi, aboneli otopark hizmeti dışındaki diğer hizmetlerden, barınma hizmeti almayan firmalar da faydalanabilmektedir. Örneğin lojistik hizmeti veren diğer firmalar, Zeyport Limanı'ndan barınma hizmeti almasalar bile limana girip lojistik hizmet faaliyetinde bulunabilmekle birlikte, dışarıdan geldikleri için ek masraflara katlanarak bu hizmeti yürütebilmektedir.

I.1. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Çerçevesinde Yapılan Değerlendirme

- (15) Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde, barınma hizmeti alan firmalar ile ZEYPORT arasında herhangi bir yazılı anlaşma tespit edilmemiş olup, (.....) barınma yerlerinin tahsis edildiği ve bu tahsislerin de (.....) bazda yapıldığı uzun süreli sözleşmelerin söz konusu olmadığı anlaşılmıştır. Diğer yandan GÖZCÜ'yü piyasa dışına itme konusunda bir anlaşmanın varlığına ilişkin herhangi bir bulguya rastlanılmamıştır.

I.2. 4054 Sayılı Kanun'un 6. maddesi Çerçevesinde Yapılan Değerlendirme

- (16) Şikâyetçi yaptığı başvurularda; ZEYPORT'un, Zeyport Limanı'ndan barınma hizmeti, yazıhane tahsisi ve aboneli otopark hizmetlerinden yararlanma konusundaki taleplerini

14-12/223-99

soyut gerekçelerle reddettiğini, bu nedenle Ataköy Marina'dan barınma hizmeti aldığını, ancak bunun sonucunda kendisinin ek maliyetlere katlanarak rekabet edemez hale geldiğini ve böyle devam ederse piyasa dışına itileceğini iddia etmiştir.

- (17) Herhangi bir teşebbüsün Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğinden bahsedebilmek için iki temel unsurun bir arada bulunması gerekmektedir. İnceleme konusu teşebbüs ilgili pazarda hâkim durumda olmalıdır ve bu teşebbüsün eylemleri rekabet hukuku anlamında bir kötüye kullanma hali teşkil etmelidir. Bu iki unsurdan birinin yokluğu halinde inceleme konusu teşebbüsün eylemleri hâkim durumun kötüye kullanılması olarak nitelendirilemez. Bu bağlamda, öncelikle kötüye kullanma eyleminin olup olmadığı değerlendirilmiştir.
- (18) Şikayetçinin iddiaları yakından incelendiğinde, üç farklı hizmet türü (barınma, yazıhane, otopark) için taleplerinin karşılanmadığının ileri sürüldüğü görülmektedir. Söz konusu iddialar rekabet hukuku bakımından sözleşme yapmanın reddi kapsamında değerlendirilebilir.
- (19) Sözleşme yapmanın reddi uygulamaları, temel olarak, bir teşebbüsün mal/hizmet teminini doğrudan ve herhangi bir gerekçe olmaksızın reddetmesi, mevcut mal/hizmet tedarik ilişkisinin yine aynı koşullarda sonlandırılması şeklinde ya da yüksek fiyat ve/veya düşük kalitede mal/hizmet temin etmek gibi olumsuz ticari koşullarda mal vermeyi/hizmet sunmayı teklif etmesi şeklinde ortaya çıkabilmektedir.
- (20) Sözleşme yapmanın reddi uygulamalarının rekabet hukuku kapsamında yasaklanabilmesi için belli şartların somut olayda gerçekleşmiş bulunması gerekmektedir. Sözleşme yapmanın reddi uygulamalarının yasaklanabilmesi için aşağıdaki şartların kümülatif olarak gerçekleşmesi gerekmektedir;
- Reddetme eyleminin varlığı,
 - Reddetme eylemini gerçekleştiren teşebbüsün hakim durumda olması,
 - Redde konu mal veya hizmetin alt pazarda faaliyet gösteren teşebbüs için vazgeçilmez olması,
 - Reddetme sonucunda reddedilen mal veya hizmetin girdi olarak kullanıldığı alt pazarda rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması,
 - Reddetme uygulamalarından tüketicinin zarar görmesi,
 - Reddetme uygulamasının haklı gerekçelerinin olmaması.
- (21) Mal vermeyi reddetme fiilinin ihlal oluşturup oluşturmadığı incelenirken yukarıda sayılan unsurlara ek olarak, mal/hizmet alamayan rakibin pazar payındaki azalma veya mal/hizmet vermeyen hâkim teşebbüsün pazar payındaki artış; reddetme eyleminin süresi, iki teşebbüs arası ticari ilişkinin geçmişi, sağlayıcının yenilikçi yatırımları neticesinde etkinlik kazanımları ve tüketicinin yarar sağlaması gibi faktörler de dikkate alınmaktadır.
- (22) Bu noktadan itibaren şikayetçinin üç hizmet türüne (barınma, yazıhane ve otopark) ilişkin iddiaları ayrı ayrı değerlendirilmiştir.
- (23) Barınma hizmetlerine yönelik olarak şikayetçi GÖZCÜ firmasının, 12.05.2009 tarihinde Gözcü-1 isimli acente botu için, 11.12.2009 tarihinde ise Gözcü-2 isimli acente botu için ZEYPORT'tan barınma yeri talep ettiği, Gözcü-1 için yapılan talebe hiç cevap verilmediği, Gözcü-2 için yapılan talebe ise 21.12.2009 tarihinde cevap verildiği görülmektedir. ZEYPORT tarafından gönderilen cevap yazısında, limanın kapasitesinin 22 botla sınırlı olduğu için barınma hizmeti vermelerinin imkanlar dahilinde olmadığı, ancak mevcut barınma hizmeti alan acente botlarından süresi dolanlar yenileme talebinde bulunmadığında başvuru önceliği esasına göre GÖZCÜ'nün taleplerinin dikkate alınacağını belirtildiği ve "*palamar hizmeti kapsamında Zeyport hareket noktasından mevzuat hükümlerince yararlanmanız her zaman mümkündür*" ifadesine yer verildiği görülmektedir. Görüldüğü üzere GÖZCÜ firması 2 botu için ZEYPORT'tan barınma hizmeti talep etmiş, ancak bu talep ZEYPORT tarafından reddedilmiştir.

- (24) Reddetme eyleminin varlığı somut olayda ortaya konulduktan sonra, söz konusu redde konu hizmet olan barınma hizmetinin İstanbul Boğazı'ndan geçen hareket halindeki gemilere lojistik hizmet verme faaliyetleri bakımından zorunlu bir unsur olup olmadığı, yani gerçek manada nesnel olarak gerekli olup olmadığı değerlendirilmesi gerekmektedir. Nesnel gereklilik koşulundan redde konu mal veya hizmet olmaksızın muhatap teşebbüsün ilgili pazara, genellikle de alt pazara, ya hiç girememesi ya da o ilgili pazarda faaliyetlerini sonlandıracak konuma gelmesi anlaşılmalıdır.
- (25) GÖZCÜ şikayet başvurularında, Zeyport Limanı'ndan barınma hizmeti alamadığı için Ataköy Marina'yı kullandığını, bunun sonucunda da bir takım ek maliyetlere katlandığını, bu sebeple Zeyport Limanı'nın lojistik faaliyetleri için zorunlu unsur olduğunu iddia etmektedir. Bu kapsamda, Zeyport Limanı'nın alternatifinin olup olmadığı tespit edilmesi gerekmektedir.
- (26) Dosya mevcudu bilgilere göre, İstanbul Boğazı'ndan geçen hareket halindeki gemilere lojistik hizmet verme faaliyetlerinin disiplin dahilinde yapılmaması çeşitli suçların işlenmesine sebep olduğundan, Valiliğin 17.08.2005 tarih, 2005/56 sayı ve 27.06.2007 tarih, 2007/213 sayılı kararları ile gümrüklü hareket noktası olan yerlerden gemilerle temas edilebileceği ve bu çerçevede "*...Alternatif temas noktaları bakımından; Zeyport gümrük hareket noktası ile birlikte; a) TDİ İstanbul Liman İşletmesinden gemilere sadece personel ve görevli sevk edilebilece(ği), b) TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesinin 19 nolu rıhtımdan gemilere personel ve görevli sevkiyatı ile kumanya, yedek parça vb. malzeme sevkiyatı yapılabileceği*" düzenlemesi getirilmiştir. Ayrıca Valilik'ten bilgi talep edilmesi neticesinde gelen cevap yazısında; Karaköy Yolcu Salonu Gümrük Sahası, Haydarpaşa Limanı Gümrük Sahası, Zeyport Limanı Gümrük Sahası, Ambarlı Limanı Gümrük Sahası, Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı (Büyükdere) Gümrük Muhafaza denetimindeki iskele ve Pendik Gümrük Müdürlüğü Sahası'nın gümrüklü hareket noktası olarak belirlendiği belirtilmiştir. Valilik belirtilen gümrüklü sahalarının tamamının halen acente teknelerinin hareket noktası olarak faaliyet gösterdiğini de ifade etmiştir.
- (27) Şikayetçi GÖZCÜ firması ise başvurusunda; Zeyport Limanı'nın gümrük antreposu, pasaport noktası vs. özellikleri gereği diğer limanlardan ayrıldığını, mesela, Karaköy Yolcu Salonunda, Haydarpaşa Limanı, Tuzla Limanı ve Ambarlı Limanı'nda gümrüklü malzeme ve kumanyanın muhafaza edileceği antreponun olmadığını, ayrıca transit geçen gemilere söz konusu limanlardan temas yapılmasının mevzuat gereği mümkün olmadığını, çünkü transit beyannamesinin sadece Zeyport Limanı'ndan alınabildiğini söylemiştir.
- (28) Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü'nün 40. maddesi ve Limanlar Yönetmeliği'nin 28. maddesinin ikinci fıkrası birlikte değerlendirildiğinde; İstanbul Boğazı'ndan geçen hareket halindeki gemilere lojistik hizmetinin, ancak demir yerlerinde verileceği ve gümrüklü gemiler ile gümrük hizmeti verilen yerler arasında lojistik hizmet verecek gemi ve deniz araçlarının liman başkanlığı ile gümrük idaresi tarafından belirlenen yerlerden hareket edeceği sonucuna varılmaktadır. Nitekim Valilik cevap yazısında 07.07.2000 tarihinde Gümrük Hizmet noktalarıyla gümrük denetimine tabi gemiler arasında hizmet verecek deniz araçlarının hareket noktalarının belirlendiğini ve söz konusu kararın halen yürürlükte olduğunu belirtmiştir. Bu kapsamda Valilik yazısında yer verilen sahaların hukuken lojistik hizmet verme konusunda alternatif gümrüklü hareket noktası olarak kullanılabileceği anlaşılmaktadır.
- (29) Diğer taraftan halihazırda ZEYPORT, GÖZCÜ'nün barınma hizmeti taleplerini karşılamamakla birlikte, bu teşebbüsün Zeyport Limanı'nı kullanarak lojistik faaliyette bulunmasını, gümrüklü antrepoları kullanmasını engellemektedir. GÖZCÜ firması Ataköy Marina'dan Zeyport Limanı'na gelerek ilgili limanı palamar ücretini vs. ödeyerek kullanabilmektedir. ZEYPORT firmasından gelen cevap yazısında da belirtildiği üzere

14-12/223-99

ZEYPORT barınma hizmetini her firmaya veremese de gümrüklü hareket noktası olması sebebiyle, GÖZCÜ'nün Zeyport Limanı'nı gümrüklü hareket noktası olarak kullanmasını engellemekte ve barınma hizmeti alan ve almayan firmalar arasında palamar, antrepo hizmeti vs. konularında ayrımcılık yapmadığını ileri sürmektedir. Nitekim 21.12.2009 tarihinde ZEYPORT'tan GÖZCÜ'ye gönderilen cevap yazısında "*palamar hizmeti kapsamında Zeyport hareket noktasından mevzuat hükümlerince yararlanmanız her zaman mümkündür*" ifadesini vurgulaması değerlendirmemizi teyit etmektedir. Ancak GÖZCÜ firması Zeyport Limanı dışında kalmasının doğal sonucu olarak ek mazot ve palamar ücreti maliyetine katlanmak zorunda kalmaktadır. Sonuç olarak GÖZCÜ firması lojistik faaliyetlerini, ancak ek maliyetlere katlanarak devam ettirebilmektedir.

- (30) Teşebbüslerden gelen fatura örnekleri incelendiğinde, GÖZCÜ'nün Ataköy Marina'ya yıllık barınma ücreti olarak bot başına 2012 yılında (.....) ödediği, buna karşılık aynı yılda ZEYPORT'tan barınma hizmeti alan firmaların ise bot başına (.....) barınma ücreti ödediği anlaşılmaktadır. Otopark hizmetlerine yönelik olarak abonelik hizmeti alanlar örneğin 2012 Şubat ayı için araç başına aylık (.....) abonelik ücreti öderken, GÖZCÜ firması ise abonelik hizmeti alamadığı için otoparktan yararlanırken otomobil başına her girişte (.....) ödemek durumunda kalmaktadır. Palamar ücreti olarak ise hem GÖZCÜ hem de barınma hizmeti alan firmalar işlem başına 2014 yılı için 23 TL ödemektedirler. Ancak GÖZCÜ Ataköy Marina'dan Zeyport Limanı'na geldiği için, ZEYPORT'tan barınma hizmeti alamamasının sonucu olarak, bir aşama fazla palamar ücreti ödemekte ve Limanda kaldığı her iki saat için de ek palamar ücreti ödemek zorunda kalmaktadır. Aslında işlem başına 23 TL eşit uygulanmakla birlikte GÖZCÜ barınma hizmeti alamaması nedeniyle toplamda daha fazla palamar ücreti ödeyerek ek maliyetlere katlanmak durumunda kalmaktadır.
- (31) Bununla birlikte, Kurulumuzun önceki kararları ve mehaz mevzuata sahip Avrupa Birliği mahkeme kararları alternatif temin kaynaklarının redde konu mal veya hizmete göre daha az avantajlı olması veya daha yüksek maliyet gerektirmesi redde konu mal veya hizmete nesnel gereklilik vasfını kazandırmayacağını göstermektedir. Bu doğrultuda ZEYPORT'un barınma hizmet taleplerini reddetmesi GÖZCÜ'nün maliyetlerini arttırsa bile, barınma hizmeti alamamanın lojistik hizmet faaliyetinde bulunmasına engel olacak derecede nesnel bir gereklilik vasfını taşımadığı değerlendirilmektedir.
- (32) Yukarıda yapılan açıklamalar neticesinde, her ne kadar İstanbul Boğazı'ndan geçen hareket halindeki gemilere lojistik hizmet verme bakımından Zeyport Limanı'nın alternatifinin olup olmadığı hakkında Valilik ve GÖZCÜ'nün gönderdiği bilgiler birbiriyle örtüşmüyorsa da bu örtüşmeme önaraştırma kapsamında yapılacak nesnel gereklilik değerlendirmesini etkileyecek nitelikte değildir. Çünkü Valilik yazısında belirtilen yerler alternatif olarak kabul edilmese bile, GÖZCÜ halihazırda Zeyport Limanı'nı lojistik hizmetlerinde kullanabilmekte, ancak ek maliyetlere katlanmakta ve daha az avantajlı konuma düşmektedir. Bu nedenle lojistik hizmet verebilmek ile Zeyport Limanı'ndan barınma hizmeti almak arasında zorunlu bağlantı olmadığı değerlendirilmiştir. Açıklanan nedenlerden ötürü barınma hizmetlerinin lojistik hizmet için vazgeçilmez olmadığı, bu çerçevede sözleşme yapmanın reddi için gereken kümülatif şartlardan nesnel gereklilik şartının somut olayda gerçekleşmediği değerlendirilmektedir.
- (33) Sözleşme yapmanın reddi için gereken şartlardan alt pazarda rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması şartının değerlendirilmesi kapsamında, GÖZCÜ firmasının ve rakiplerinin Zeyport Limanı'ndan yapmış oldukları aylık ortalama sefer sayıları ve pazar payları incelenmiştir. Buna göre, İstanbul Boğazı'ndan geçen hareket halindeki gemilere Zeyport Limanı'ndan lojistik hizmet veren firma sayısı 7'dir. Bunlardan Zeyport Limanı'ndan barınma hizmeti alan firmaların (GEMTAC, İSTANBUL34, YILDIRAY, ZEYLİNE) toplam pazar payları (.....) oranına denk gelmektedir. Yani (.....) kesim Zeyport Limanı'ndan barınma hizmeti alabilmekte, sadece (.....) kesim Zeyport Limanı'ndan barınma yeri alamamakta, dolayısıyla ZEYPORT'un reddetme uygulamalarından etkilenmekte ve ek

14-12/223-99

maliyetlere katlanarak lojistik hizmet faaliyetlerini yürütmektedir. Sonuç olarak ZEYPORT'un barınma taleplerini reddetme uygulamaları söz konusu pazarın (.....) kesimini daha az avantajlı duruma düşürmektedir. Bu sebeple söz konusu pazarda rekabetin önemli ölçüde azaltılmadığı anlaşılmaktadır.

- (34) Sözleşme yapmanın reddi için gereken şartlardan, reddetme uygulaması sonucu tüketicinin zarar görmesi şartı somut olay bakımından değerlendirilecek olursa, GÖZCÜ firmasının vekili ile raportörlerce yapılan toplantıda GÖZCÜ firmasının vekili; *"ZEYPORT'un barınma hizmeti taleplerini karşılayamaması neticesinde maliyetlerinin arttığını, ancak bu maliyetlerin firmalar arası rekabet nedeniyle nihai fiyata eklenerek müşterilere yansıtılmadığını, GÖZCÜ firmasının bu maliyetlere katlandığını"*, beyan etmiştir. Söz konusu beyan yorumlandığında, GÖZCÜ firmasının katlandığı, ek maliyetleri müşterilerine yansıtmadığı, firmalar arasında mevcut olan rekabete vurgu yaptığı ve söz konusu uygulamalardan tüketicilerin zarar görmediği değerlendirilebilecektir.
- (35) ZEYPORT'un barınma yeri taleplerinin reddedilmesi konusunda sunmuş olduğu haklı gerekçeler değerlendirilecek olursa, ZEYPORT göndermiş olduğu cevap yazılarında, Zeyport Limanı'nın barınma noktası olmadığına altını çizmiş ve gümrüklü hareket noktası olarak belirlendiklerini vurgulamıştır. Barınma yeri konusunun ise İstanbul'un genel bir sorunu olduğunu vurgulamış ve konu hakkında İmeak Deniz Ticaret Odası'nın Deniz Ticareti Müsteşarlığına ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına yazmış olduğu barınma alanlarının yetersizliğine değinen ve çözüm talep eden yazılarına yer vermiştir. ZEYPORT ayrıca gümrüklü hareket noktası olmanın gereğini yerine getirdiklerini, bu kapsamda talep eden bütün firmaların Limanı kullanabildiğini; ancak barınma, yazıhane, aboneli otopark hizmetini sınırlı kapasiteden ötürü talep eden her firmaya veremediklerini, özellikle barınma talepleri konusunda başvuru esası kriterini uyguladıklarını, boşalan alan olduğunda talep önceliğine göre yeni firmalara alan tahsisi yapıldığını beyan etmiştir. GÖZCÜ firmasının Kuruma yolladığı ilk başvuru dilekçesi eklerinde yer alan ve ZEYPORT tarafından GÖZCÜ'ye çekilen ihtarnamede yer alan, *"Tarafınıza verilen cevaplarda, barınma taleplerinizin, başvuru sırasına göre ve zamanında kendilerine barınma tahsisi yapılan firmalardan taleplerini yenilemeyen olması halinde değerlendirileceği ifade edilmişti. Nitekim 12.03.2009 tarihinde Alden Denizcilik'e ait 1 adet Acente Botu Barınma yeri tahsisi yerine Zeyline Ltd' e ait 1 adet Acente Botu Zeyport Limanı'ndan Barınma hizmeti almaya başlamıştır."* ifadeleri ZEYPORT'un yaptığı açıklamaları teyit eder niteliktedir. Bu çerçevede ZEYPORT'un sunmuş olduğu gerekçelerin makul olduğu değerlendirilmesi yapılabilecektir.
- (36) Barınma hizmeti konusunda hukuksal değerlendirilmeler yapıldıktan sonra, ofis tahsisi ve aboneli otopark hizmeti taleplerinin reddedilmesi olayları sözleşme yapmanın reddi bağlamında değerlendirilecek olursa; ZEYPORT, Zeyport Limanı'nda yer sıkıntısı sebebiyle ofis tahsisinin öncelikle barınma hizmeti verilen acentelere yapıldığını ve otoparklarda abonelik verilmesinin yazıhane tahsisi yapılmış firmalara özgü olduğunu belirtmiş ve GÖZCÜ'nün ofis tahsis talepleri ile otopark abonelik taleplerini reddetmiştir. Ancak, barınma hizmetleri gibi ofis ve aboneli otopark hizmetleri talepleri de lojistik hizmet verme faaliyetleri açısından zorunlu unsur teşkil etmemekte, söz konusu lojistik hizmetlerin yardımcı faaliyetlerini oluşturmaktadır. GÖZCÜ Zeyport Limanı'nda söz konusu lojistik hizmetin asli unsuru olan gümrüklü hareket noktasını kullanabilmektedir. Bu kapsamda GÖZCÜ Zeyport Limanı'nı kullanabilmekte, fakat söz konusu tali nitelikteki hizmetleri alamadığı için ek maliyetlere katlanmakta daha az avantajlı konuma düşmektedir. GÖZCÜ söz konusu tali nitelikteki hizmetleri almasa da lojistik hizmetlerine devam edebilmektedir. Bu açıdan bakıldığında, barınma hizmeti taleplerinin reddedilmesinde olduğu gibi ofis ve aboneli otopark hizmet taleplerinin reddedilmesi de sözleşme yapmanın reddi bağlamında ihlal teşkil etmemektedir.
- (37) Ayrıca ZEYPORT ile GEMTAC, YILDIRAY, İSTANBUL34, ZEYLINE firmalarının hissedarlık yapıları incelendiğinde, ZEYPORT'un yönetim kurulu üyesi olan Recep

14-12/223-99

DÜZGİT'in aynı zamanda GEMTAC'ın da (.....) oranında hissedarı olması dışında ilgili firmaların hisse sahipleri arasında herhangi bir örtüşme bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu çerçevede ZEYPORT'un GEMTAC, YILDIRAY, İSTANBUL34 ve ZEYLİNE firmaları lehine Zeyport Limanı'nda bir takım ek avantajlar sunarak GÖZCÜ firmasını piyasa dışına itmesinde herhangi bir ekonomik menfaati olmayacağı anlaşılmaktadır.

- (38) Yukarıda açıklanan bilgiler ve değerlendirmelere göre, ZEYPORT'un GÖZCÜ firmasının Zeyport Limanı'na yönelik olarak barınma hizmeti, yazıhane tahsisi, aboneli otopark hizmetleri taleplerini reddetmesinin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi çerçevesinde bir kötüye kullanma olarak değerlendirilemeyeceği kanaatine varılmıştır.

J. SONUÇ

- (39) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca şikayetin reddi ile soruşturma açılmamasına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.