

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2020-4-010 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 20-36/486-213
Karar Tarihi : 28.07.2020

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ

B. RAPORTÖRLER: Muhammed Safa UYGUR, Barış BİRCAN

C. BAŞVURUDA

BULUNAN :- Gizlilik talebi bulunmaktadır.

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILANLAR : -Türkiye - Ukrayna arasında ro-ro taşımacılığı yapan gemi acenteleri

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** Türkiye – Ukrayna arasında ro-ro taşımacılığı yapan gemi acentelerinin nakliyecilere uygulanan taşıma fiyatlarını birlikte belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri iddiası.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 20.01.2020 tarih ve 610 sayılı ile intikal eden gizlilik talepli başvuruda özetle; Türkiye – Ukrayna arasında ro-ro taşımacılığı gerçekleştiren gemi acentelerinin ortaklaşa fiyat belirlemek suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesini ihlal ettikleri iddia edilerek gereğinin yapılması talep edilmiştir.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 20.01.2020 tarih ve 610 sayılı ile intikal eden gizlilik talepli başvuruya ilişkin olarak hazırlanan 28.01.2020 tarihli ve 2020-4-010/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, Rekabet Kurulunun (Kurul) 06.02.2020 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 20-08/93-M sayılı ile dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesinin birinci fıkrası uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir. İlgili karar uyarınca düzenlenen 16.07.2020 tarih ve 2020-4-10/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (4) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda; önaraştırma konusu Türkiye – Ukrayna arasında ro-ro taşımacılığı yapan gemi acentelerinin nakliyecilere uygulanan taşıma fiyatlarını aralarında anlaşarak belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri iddiasına ilişkin olarak aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığı sonucuna ulaşıldığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (5) Önaraştırma kapsamında, 15-16.06.2020 tarihlerinde Sealine Denizcilik ve Gemi Acenteliği A.Ş.'de (SEALINE) ve Inchcape Shipping Services Deniz Acenteliği Nakliyat ve Ticaret A.Ş.'de (ISS) yerinde inceleme yapılmıştır. Ayrıca teşebbüslerden yerinde incelemede çeşitli bilgi ve belgeler talep edilmiş, teşebbüslerin cevabi yazıları, Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Son olarak, Cenk Deniz Taşımacılığı A.Ş.'den (CENK) ve Gulf Agency Denizcilik A.Ş.'den (GULF) bilgi talebinde bulunulmuş olup cevabi yazılar Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

I.1. Hakkında İnceleme Yapılan Taraflar: Ro-Ro Gemi Acenteleri

I.1.1. Sealine Denizcilik ve Gemi Acentalığı A.Ş. (SEALINE)

- (6) SEALINE, Karasu (Sakarya) liman ofisi üzerinden yürüttüğü acentelik faaliyetleri kapsamında Karasu Limanı ile Ukrayna'da bulunan Chornomorsk Limanı arasında ro-ro taşımacılığı faaliyeti gösteren bir gemi acentesidir. Teşebbüs tarafından sunulan bilgilere göre ilgili hatta işletilen bir adet geminin armatörü Sia Sea Lines Ltd. olup, adı geçenin Türkiye sınırları içerisinde bir adresi bulunmamaktadır.

I.1.2. Inchcape Shipping Services Deniz Acenteliği Nakliyat ve Ticaret A.Ş. (ISS)

- (7) ISS, Dünya genelinde 68 ülkede 300 ofis ile faaliyet gösteren Inchcape Shipping Services grubunun Türkiye iştirakidir. Teşebbüs tarafından sunulan bilgilere göre, ISS, Ukrayna merkezli UkrFerry'nin Türkiye acenteliği faaliyetini sürdürmektedir. SEALINE ile aynı hatta faaliyet gösteren UkrFerry'nin işlettiği üç adet gemi, merkezi Gürcistan'da bulunan birbirinden bağımsız üç şirkete aittir.

I.1.3. Cenk Deniz Taşımacılığı A.Ş. (CENK)

- (8) CENK, bir yabancı iki Türk bayraklı gemi ile Zonguldak/Haydarpaşa Limanları ile Chornomorsk Limanı arasında ro-ro taşımacılığı yapmaktadır. Teşebbüs, Marmara Denizcilik A.Ş. ve Cenk Denizcilik ve Liman Hizmetleri A.Ş. ile aynı ekonomik bütünlük içerisinde dir.

I.2. İlgili Pazar

I.2.1. Sektöre İlişkin Genel Bilgi

- (9) Ro-Ro taşımacılığı bir deniz taşımacılığı türü olup, taşımalara hız kazandıran yöntemlerin başında gelmektedir. Ro-Ro kelimesi, İngilizce'de "roll on" ve "roll off" kelimelerinin kısaltılmasından oluşmakta ve en genel anlamıyla kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçların, lokomotiflerin, vagonların, makinelerin veya diğer nakil vasıtalarının taşınabildiği gemileri ifade etmektedir. Ro-Ro (tekerlekli veya mobil yük) gemileri kendi tekerleği ile hareket edebilen araçların yüklenebilmesine ve taşınmasına müsait olacak şekilde, bu amaca özgü olarak inşa edilmektedir. Dolayısıyla Ro-Ro yük taşımacılığı; deniz yolu ile yapılan sıvı yük, kuru yük, dökme yük ve konteyner gibi diğer taşımacılık türlerinden ayrılmaktadır. Solas Antlaşması'na¹ göre Ro-Ro yük gemilerinde personel dışında en fazla 12 kişi taşınabilmektedir. Bu bakımdan Ro-Ro yük taşıması otomobil ve yolcu taşıyan feribotlardan da farklılık arz etmektedir. Bu taşıma türünde çekiciler, içinde taşınan yüklerin bulunduğu dorseleri/yarı treyleri gemilere yükleyip bırakabilmekte, bu aşamadan sonra dorseler gemide çekicisi olmadan taşınabilmektedir. Bu şekilde taşınan yükler yarı römork olarak adlandırılmakta ve taşımaların büyük çoğunluğu bu şekilde yapılmaktadır. Varış limanında ise dorseler yine limanda konuşlanmış çekiciler vasıtasıyla gemiden indirilmektedir. Dorsenin çekici ile birlikte gemiye yüklenmesi hali ise komple ünite olarak adlandırılmaktadır.
- (10) Yükte uzmanlaşmanın sonucunda Ro-Ro gemileri taşıma kapasiteleri veya taşıdıkları yüklere bakılarak bir sınıflandırmaya tabi tutulabilmektedirler². Ancak Ro-Ro tiplerini

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), sektörde inşa, operasyon ve ekipman alanında minimum güvenlik standartlarını belirleyen uluslararası bir denizcilik anlaşmasıdır.

² Örneğin, 4000 dwt'den daha düşük tonaja sahip Ro-Ro gemilerine "yakın yol Ro-Ro gemileri, 4000 dwt'den daha yüksek tonaja sahip olanlara ise "uzak yol Ro-Ro gemileri" denilmektedir.

kesin sınırlarla birbirinden ayırmak mümkün değildir. Çünkü Ro-Ro gemileri en fazla yük esnekliğine ve en kolay revize edilebilme özelliklerine sahip gemilerin başında gelmektedir.

- (11) Ro-Ro gemileri, kısa ve orta mesafeli taşımalar³ için oldukça ekonomik bir taşıma türüdür. Ayrıca, elleçleme ihtiyacının sınırlı olması ve yükün limandaki bekleme süresinin kısa olması sebebiyle Ro-Ro gemilerinin liman masrafları da oldukça düşüktür. Ro-Ro gemilerinin tercih edilmesindeki en büyük etkenlerden birisinin de fabrikada üretilen malın bir tek taşıyıcı araca, sadece bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak vermesi ve taşıma süratini büyük ölçüde arttırması olduğu söylenebilir. Böylece hem malın aktarımlar esnasında meydana gelebilecek hasarlara karşı korunması hem de daha az yol kat eden araçların yıpranma sürelerinin azalması sağlanmaktadır.
- (12) Türkiye’de Ro-Ro taşımacılığı faaliyetlerini, uluslararası Ro-Ro taşımacılığı ve kabotaj hattı Ro-Ro taşımacılığı olmak üzere iki ana kısımda incelemek mümkündür. Uluslararası Ro-Ro taşımacılığı, Türk limanları ile yabancı limanlar arasında araç ve yük taşınması faaliyetlerini kapsamaktadır. Söz konusu Ro-Ro taşımacılığı faaliyetlerinin dünyada olduğu gibi ülkemizin dış ticaretinde de önemli rolü bulunmaktadır. Kabotaj hattı Ro-Ro taşımacılığı ise Türk limanları arasında yapılan Ro-Ro taşımacılığını kapsamaktadır.
- (13) Türkiye limanları arasında yapılan deniz yolu taşımacılığı 1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlara Karasuları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun’a (Kabotaj Kanunu) tabidir. Söz konusu kanuna göre Türkiye sahillerinin bir noktasından diğer bir noktasına emtia ve yolcu nakletme hakkı yalnızca Türk bayrağı taşıyan gemilere tanınmaktadır.
- (14) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın (UDHB) verilerinden ülkemizde Ro-Ro taşımacılığının büyüme trendinde olduğu anlaşılmaktadır. Dosya içeriği bilgilerden, ro-ro taşımacılığı yurt dışı ve yurt dışı bağlantılı hatlara yapılan yurt içi seferler bazında son beş yıl içerisinde büyüdüğü anlaşılmaktadır. Yalnızca Karadeniz’de faaliyet gösterilen Samsun/Novorossysk-Tuapse (Rusya), Zonguldak-Haydarpaşa-Karasu/Chernomorsk (Ukrayna) hatları özelinde incelendiğinde, 2016 yılında dikkat çekici bir azalma yaşanmakla beraber, toplamda genel bir büyüme trendinin burada da mevcut olduğu anlaşılmaktadır.
- (15) Türkiye-Ukrayna arasında faaliyet gösteren ro-ro hatlarında yıllara göre talep artışının yaşanmadığı bilakis, 2019 yılında önceki iki yıla göre talebin düştüğü dosya içeriği bilgilerden görülmektedir.

1.2.2. İlgili Ürün ve Coğrafi Pazar

- (16) Dosya kapsamında ilgili ürün pazarı, geçmiş tarihli Kurul kararları ışığında “tekerlekli ve mobil yük taşınmasına yönelik Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri pazarı” olarak tanımlanabilecektir. Bununla beraber İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz’un 20. paragrafında “... inceleme konusu işlem, gerek ürün gerekse coğrafi açıdan olası alternatif pazar tanımları çerçevesinde rekabet açısından endişeler yaratmıyorsa ya da alternatif tüm tanımlar açısından rekabeti bozucu bir etki söz konusu oluyorsa pazar tanımı yapılmayabilir.” ifadesine yer verilerek, alternatif pazar tanımlarının sonucu etkilemediği durumlarda ilgili pazarın tanımlanmayacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla, dosya özelindeki iddiaların teşebbüsler arası rekabeti bozucu bir fiyat anlaşmasının

³ 1.800 mile kadar olan taşımalar için Ro-Ro taşımacılığı mevcut taşıma türleri içerisinde en ekonomik olanı olarak değerlendirilmektedir.

varlığı noktasında yoğunlaştığı dikkate alınarak, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'un 20. paragrafı çerçevesinde ilgili ürün pazarı ve coğrafi pazar tanımlanması yapılmamıştır.

I.3. Yapılan Tespitler ve Hukuki Değerlendirme

I.3.1. Önarastırma Sürecinde Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (17) SEALINE Satış Müdürü (.....) ile booking.tr@sealines.com.tr adreslerine, müşterileri (.....) tarafından gönderilen "Re: SEA LINES // Bayram Tebriği ve Gemi Programımız" konulu 22.05.2020 tarihli e-posta aşağıdaki şekildedir:

"From: (.....) <(.....)>

Sent: Friday, May 22, 2020 11:51 AM

To: booking.tr@sealines.com.tr

Subject: Re: SEA LINES // Bayram Tebriği ve Gemi Programımız

Merhaba,

Navlunlarda İndirim yapılmayacak mı Cenk group 21,05 itibaren indirim yapmıştır İyi çalışmalar.

(.....)

From: (.....)

Sent: Cuma 22 Mayıs 2020, 12:17

To: (.....); booking.tr@sealines.com.tr

Subject: RE: SEA LINES // Bayram Tebriği ve Gemi Programımız

(.....) Bey Merhaba,

Öncelikle İyi Bayramlar dileriz.

Bahsettiğiniz firmanın Haydarpaşa limanında indirime gittiğini biliyoruz ancak bilmenizi isteriz ki bize göre lojistik firmalarının ve uluslararası deniz taşıması yapan firmaların petroldeki fiyatlarındaki düşüşe aldanarak navlunda indirime gitmesi büyük bir hatadır. Petrol fiyatlarında azami yüzde 20'ye varan düşüş oldu. Bu haliyle bile dünyanın en pahalı yakıtını kullanıyoruz. Dolayısıyla bu sembolik yakıt düşüşünün uluslararası taşımacılık sektörüne pek bir katkısı olmadı. Doların yükselişi ve uluslararası taşımacının giderlerinin önemli bir kısmının döviz cinsinden olmasından dolayı maliyetleri düşmedi. Enflasyon ve yüksek faizden dolayı bir miktar arttı. Bizim kanaatimiz deniz taşımacılarının sembolik ve göreceli düşüşe aldanıp navlun düşüşü yapmamaları gerekir. Çünkü navlun düşürmeleri ileride ciddi bir zararlarla karşılaşmalarına sebep olacaktır.

Dolayısı ile önümüzdeki dönemde herhangi bir navlun indirimine gitmek gibi bir niyetimizin bulunmadığını bildirmek isteriz.

Sea Lines olarak bu güne kadar yaptığımız işin ve verdiğimiz hizmetin kalitesini siz değerli müşterilerimin taktirine sunuyoruz ve Karasu Limanının avantajlarını kullanmaya devam edeceğinizi umuyoruz.

Saygılarımızla,

Sea Lines”

- (18) E-posta yazışmasından, SEALINE'nin rakibinin fiyat indirimini takip etmediği, müşterisinin bu yöndeki talebini hizmet kalitesi ve konum avantajını gerekçe göstererek geri çevirdiği görülmektedir. Öte yandan, benzer içerikli bir diğer e-postada müşteri (.....) tarafından rakip teşebbüsün fiyat listesi SEALINE'ye iletilerek indirim yapılması talep edilmektedir:

“From: (.....)

Sent: Monday, February 24, 2020 5:19 PM

To: (.....) <(.....)@sealines.com.tr>

Subject: FW:Ukrferry / Navlun İndirimi

From: (.....) ISS-Turkey [mailto:(.....)@iss-shipping.com]

Sent: Monday, February 24, 2020 5:19 PM

Subject: Ukrferry / Navlun İndirimi

Değerli Uluslararası Nakliyecilerimiz,

Armatörümüzden alınan bilgilendirme doğrultusunda, 24 Şubat 2020 tarihi (bugün) itibari ile Ukrferry tarafından Karasu ve Chernomorsk Limanları arasında düzenlenen RoRo Hattındaki Navlun Bedelleri aşağıdaki şekilde uygulanacaktır.

ARAÇ CİNSİ	Karasu/Chernomorsk	Chernomorsk/Karasu
Yarı Römork(13,60m)	(.....)	(.....)
TIR (17,00)	(.....)	(.....)
Frigofik TIR (17,00m)	(.....)	(.....)
Boş Tır (Tenteli, Frigofik veya K.Römork)	(.....)	(.....)
Kamyon Römork	(.....)	(.....)

Bunun yanında AB ülkeleri (ve Moldova)'dan Türkiye yapılan taşımalarınız için navlun bedelleri Yarı-Römork (13,60m) ve Tır (17,00m) için halen tek yön 600usd olarak uygulanmaktadır.

Söz konusu promosyonlar doğrultusunda, değerli rezervasyonlarınızı bekler, iyi çalışmalar dileriz.

From: (.....)

Sent: Salı 25 Şubat 2020 09:15

To: (.....)

Subject: RE: Ukrferry / Navlun İndirimi

Sevgili Patron Günaydın,

Ukrferry'nin bu mesajını paylaştığın için teşekkür ederiz

Bu konuda bizim herhangi bir değişiklik yapmamızın söz konusu olmadığını bildirmek isteriz

Ukrferry bu indirim yapar iken acaba şu sorulara cevap verebiliyor mu inanın biz de merak ediyoruz.

1-Haftada 2 gün düzenli sefer yapacaklarının garantisini veriyorlar mı?

2- Anons ettikleri gün ve saatte kalkacaklar mı?

3-Karasu'dan kalktıktan sonra haber vermeden İstanbul'a yakıt almaya gidip 1 tam gün kaybettirecekler mi?

4-Bu navlun indiriminin tüm yıl boyunca geçerli olup olmayacağını garantisini veriyorlar mı?

5-Ukrayna'dan kalktıktan sonra Gürcan üzerinden Karasu'ya gelmeyeceklerinin garantisini veriyorlar mı?

6-Durup dururken hattın çekilmeyeceklerinin garantisini veriyorlar mı?(Geçen sene 6 ay ortadan kayboldular)

Ama en önemlisi müşterilerini söz verip mağdur etmeyeceklerinin garantisini veriyorlar mı?"

ifadeleri yer almaktadır. E-posta yazışmasından görülebileceği üzere SEALINE, müşterilerinden gelen indirim talebine, hizmet kalitesinin farklılığını gerekçe göstererek olumsuz yanıt vermektedir.

- (19) Benzer bir şekilde (.....) tarafından SEALINE Karasu Liman Müdürü (.....)'a gönderilen e-posta yazışmasında, müşterinin indirim talebinin SEALINE tarafından karşılanmadığı görülmektedir:

From: (.....) [mailto: (.....)]

Sent: 21 Haziran 2019 Cuma 11:19

To: (.....)<(.....)@sealines.com.tr>

Cc: (.....)<(.....)>; (.....)

Subject: Re: Fiyat Revizesi

(.....)Bey Merhaba,

İNER ASTRA OTOMOTİV olarak diğer firmalarla (Cenk ve Dabkoviç⁴) 250 USD araç başı Navlun fiyatından çalışıyoruz. Konişmento

Sizinle 300 USD,

İlk konuştuğumuzda; Navlun bedelini 252 USD indirmemiz gerekiyor demiştik.

Sizde çalışmalarımızı bir görelim; gerekli adetler ulaştığımızda gereğin yaparız demiştiniz.

Şimdi bu talebinin yerine gelmesini rica ediyorum.

Kime: (.....) <(.....)>

Bilgi: Burak Kaftancı <(.....)>; (.....)@sealines.com.tr; (.....) @sealines.com.tr

(.....)Bey selamlar,

Fiyatlar ile ilgili olarak düzenlemeler konusunda armatörümüz söz sahibidir. Sizlere daha önce de söylediğim gibi, diğer firmaların navlun ücretleri bizler için çok da iletilir ve navlun indirim talebiniz gündeme alınır, armatörün kararı tekrar sorulur.

Bugünün şartlarında yapmış olduğunuz taşımalar için navlun fiyatlarımıza (.....) Bey'den ulaşabilirsiniz ve maalesef (uzunluğuna bağlı olarak) 300 \$ olarak sizlere

Sincerely yours “

- (20) Aynı yönde bir diğer e-posta yazışması (.....) tarafından, (.....) ve Cc kısmında (.....) adresinin bulunduğu 24.02.2020 tarihli e-postada yer almaktadır:

“**Gönderen:** (.....) | (.....)

Gönderildi:Monday, February 24, 2020 5:29:35 PM

Kime: terminal.tr@sealines.com.tr <terminal.tr@sealines.com.tr>;
booking.tr@sealines.com.tr <booking.tr@sealines.com.tr>

Bilgi: (.....) <(.....)>

Konu: RE: KACH240220

Merhabalar,

Az önce Dabkoviç'ten gelen mail ekte gibidir.

Bu doğrultuda acentanızın revize navlunu ve ya promosyonu olacak mıydı?

Kolay gelsin

⁴ Dosya kapsamında elde edilen bilgi ve belgelere göre, Dabkoviç, ISS'nin 2019 yılından önceki unvanıdır.

Gönderen: (.....)

Gönderildi: 24.02.2020 Pzt 17:47

Kime: (.....)| Düzteş Group A.Ş. (.....)@duztasgroup.com.tr;
terminal.tr@sealines.com.tr <terminal.tr@sealines.com.tr>;
booking.tr@sealines.com.tr <booking.tr@sealines.com.tr>

Bilgi: (.....)@duztasgroup.com <ismail@duztasgroup.com>

İyi Günler

Mesajınız için teşekkür ederiz.

Şu an için herhangi bir revize navlun olacağı bilgisi bize armatörümüz tarafından verilmemiştir. Herhangi bir değişiklik olması halinde sizler ile paylaşacağımızı bildiririz ancak olacağı kanaatinde olmadığımızı da iletiriz.

Saygılarımızla

Sea Lines

(.....)”

- (21) (.....) tarafından ISS Ro-Ro Departman Müdürü (.....)'ya gönderilen “RE: Roro” konulu 15.06.2020 tarihli e-posta da benzer bir durumu yansıtmaktadır:

“From: (.....) <(.....) >

Sent: Monday, June 15, 2020 9:38 AM

To: (.....) ISS-Turkey <(.....) @iss-shipping.com>

Cc: (.....); 'Marketing' <(.....)>

Subject: RE: Roro

(.....) Bey

Rakam beklentimizin epey üstünden (.....) usd rakam elimizde var. Eğer uygunsa Çarşamba sizin gemi ile çıkalım eğer uygun değilse h.sonu Sealine ile bu rakam çıkartabiliyorum.

Rgrds

(.....)

From: (.....) ISS-Turkey [mailto:(.....) @iss-shlpping.com]

Sent: Monday, June 15, 2020 9:42 AM

To: (.....)

Cc: (.....); 'Marketing'

Subject: RE: Roro

(.....) Bey merhaba,

Aracınızın ölçü ve ağırlığını göz önünde bulundurduğumuzda maalesef talep etmiş olduğunuz rakamı teyit edebilmemiz mümkün değil.

(.....) usd'lik navlun bedeli, söz konusu araçla ilgili bizim sunabileceğimiz en iyi navlun bedelidir”

- (22) Yerinde incelemede elde edilen diğer bir takım belgelerden, müşterilerin fiyat ve boş yer bilgisi edinebilmek amacıyla her iki teşebbüse birden e-posta gönderebildiği görülmektedir. Sözü edilen hususta, “Re: rezv 01.03.2020” konulu 29.02.2020 tarihli e-postada müşteriler bu hususta ikaz edilmektedir:

“**From:** (.....)

Sent: Cumartesi 29 Şubat 2020 11:49

To: (.....); (.....); (.....)

Subject: Re: rezv 01.03.2020

(.....) Kardeşim

Başka firmada çalışan (.....)'yı mesajlarınızda kopya tutmamayınız lütfen Bu konuda gerekli hassasiyeti göstermenizi rica ederiz

Saygılarımızla

Sea Lines

(.....)”

- (23) Yerinde inceleme belgeleri arasında elde edilen bilgi ve belgelerden, teşebbüslerin müşterilerine ait araç plakası, uzunluğu, yüksekliği, ağırlığı, müşteri adı, telefonu ve rezervasyon numarası gibi detaylı bilgileri görebilmelerine imkân tanıyan manifestolarının rakipleri tarafından elde edilebildiği görülmektedir. Bu kapsamda, SEALINE Satış Müdürü (.....) tarafından SEALINE yetkilileri (.....) ve (.....)'a gönderilen “Ukrayna'dan İthal Yükleme” konulu 05.08.2019 tarihli e-postaya aşağıda yer verilmektedir:

“(.....) Bey Merhaba,

Bu gün size Cenk'e ait son 1 ayın ithalat manifestolarını gönderdim.

Göreceğiniz üzere bazı firmalar özellikle kereste ve transit Irak yüklemelerinde halen Cenk'i tercih edebiliyor.

Bunun sebeplerini çok acil ve iyi bir şekilde analiz etmek zorundayız ki gerekli tedbirleri ivedi bir şekilde alabilelim.

Sizden ricamız Karasu limanında ürün ithal etmenin tercih sebebi olmamasının sebebi ne olabilir?”

- (24) Sözü edilen e-posta kapsamında SEALINE tarafından elde edilen bilgilerin, müşterilerin rakip firmayı ve özellikle farklı limanları tercih etme nedenlerine ve bu

çerçeve de alınması gereken tedbirlere odaklandığı, bu yönüyle rekabetçi bir analizi içerdiği görülmektedir. Öte yandan önaraştırma kapsamında, sözü edilen ithalat manifestolarının CENK tarafından SEALINE ile paylaşıldığına dair bir bilgi ya da bulguya rastlanmamıştır.

- (25) Benzer şekilde ISS ile SEALINE arasında gerçekleşen e-posta yazışmalarında da teşebbüsler arasında zaman zaman manifestoların bilgi değişimine konu olabildiği görülmektedir. ISS Ro-Ro Departman Müdürü (.....) tarafından ISS çalışanı (.....)'e gönderilen "Loading List 04.01.2020 Loading List." Konulu 03.01.2020 tarihli e-posta şu şekildedir:

"From: (.....) ISS-Turkey

Sent: Cuma 3 Ocak 2020 22:07

To: (.....) ISS-Turkey; (.....) ISS-Turkey

Subject: FW: 04.01.2020 Loading List

Attachments: Loading List 04.01.2020.xls

Sealine'in listesi..

From: booking.tr@sealines.com.tr <booking.tr@sealines.com.tr>

Sent: Friday, January 3, 2020 6:22 PM

To: (.....) ISS-Turkey <(.....)@iss-shipping.com.tr>

Cc: booking.tr@sealines.com.tr

Subject: 04.01.2020 Loading List"

- (26) Konuyla ilgili olarak SEALINE tarafından yapılan açıklamada, Ocak ayı başında teşebbüsün acentesi olduğu geminin yıllık bakımlarının yapılabilmesi için bir aylık dönem için düzenli hattan ayrılmak zorunda kaldığı, bu kapsamda ISS'nin acenteliğini yaptığı gemiden yükleme alanı kiralandığı, sözü edilen bilgilerin bu kapsamda gümrük ve liman başkanlığı mevzuatı gereği çıkış bildiriminin yapılmasından ibaret olduğu ifade edilmiştir. ISS tarafından da sözü edilen bilgilerin gemi manifestosunun hazırlanması için zorunlu olan kargo detaylarından ibaret olduğu ve paylaşılan bilgiler arasında fiyat bilgisinin yer almadığı ifade edilmiştir.

- (27) ISS Ro-Ro Departman Müdürü (.....) tarafından ISS çalışanı (.....)'a gönderilen "(.....)" konulu 29.03.2018 tarihli e-posta şu şekildedir:

"From: (.....) ISS-Turkey

Sent: Thursday, March 29, 2018 11:51 AM

To: (.....) ISS-Turkey <(.....)@iss-shipping.com>

Subject: (.....)

(.....)"

I.3.2. Değerlendirme

- (28) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi belirli bir mal veya hizmet piyasasında rekabeti engelleme, bozma veya kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran teşebbüsler arası anlaşmaları, uyumlu eylemleri ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemlerini yasaklamaktadır. 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi ikinci fıkrasında ise tahdidi olmamak üzere yasaklanan hallerle ilişkin örneklere yer verilmiştir. Söz konusu fıkranın (a) bendinde, *“mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kar gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım şartlarının tespit edilmesi”* yasaklanan hallerden sayılmıştır.
- (29) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi uyarınca teşebbüsler arasındaki bir anlaşmanın varlığı bakımından herhangi bir şekil şartı aranmamaktadır. Kanun'un 4. maddesinde düzenlenen ihlalin tespiti açısından, rakip teşebbüsler arasında yapılan anlaşmada rekabeti bozucu amacın bulunması yeterli olup söz konusu amacın tespit edilmesi halinde ayrıca rekabeti bozucu etkinin ve dolayısıyla zararın ortaya konulmasına da gerek bulunmamaktadır. Ayrıca rekabet hukukunda fiyat ve satış koşullarının belirlenmesine yönelik anlaşmalar amaç bakımından/per se ihlal olarak kabul edilmekte, bu tür anlaşmaların uygulanıp uygulanılmadığının mutlak tespiti gerekli görülmemektedir⁵.
- (30) Yerinde incelemelerde elde edilen deliller kapsamında, Türkiye – Ukrayna arasında ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüsler arasında bir fiyat anlaşmasının varlığını doğrudan gösteren bir belge bulunmamaktadır. Aksine, acentelerin fiyatlama politikalarına ilişkin olarak donatanların talimatı altında çalıştıkları, bahse konu teşebbüslerin fiyatlama hususunda bir yetkilerinin olmadığı görülmektedir. Öte yandan yapılan yerinde incelemelerde, donatanlar arasında rekabet karşıtı bir fiyat anlaşması bulunduğunu gösterebilecek bir belge de yer almamaktadır.
- (31) Bununla birlikte, yukarıda yer verilen belge içeriklerinde rastlanılan teşebbüsler arası bilgi değişimlerinin de Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Söz konusu belgelerden ilki olan ve SEALINE Satış Müdürü (.....) tarafından SEALINE yetkilileri (.....) ve (.....)'a gönderilen “Ukrayna'dan İthal Yüklemeler” konulu 05.08.2019 tarihli e-postada CENK'e ait son bir aylık manifestoların SEALINE tarafından analiz edildiği görülmektedir. Söz konusu belge incelendiğinde, bahse konu analizde bazı firmaların kereste ve transit Irak yüklemelerinde CENK'i tercih etmesinin nedenlerinin araştırıldığı, bununla ilgili aksiyon alınmasının planlandığı görülmektedir. Bu kapsamda, sözü edilen belgenin, teşebbüsler arasındaki rekabeti sınırlayıcı bir anlaşmaya işaret etmekten ziyade SEALINE'nin rekabete karşılık verme stratejilerini içerdiği değerlendirilmektedir. Öte yandan önaraştırma kapsamında, sözü edilen ithalat manifestolarının CENK tarafından SEALINE ile paylaşıldığına dair bir bilgi ya da bulguya da rastlanmamıştır.

⁵ 09.12.2014 tarihli ve 14-49/877-397 sayılı Sakarya Sürücü Kursları kararı.

- (32) Teşebbüsler arasında bilgi değişimi kapsamında değerlendirilebilecek bir diğer belge olan ve SEALINE ile ISS arasında manifesto paylaşımını içeren iletişim belgeleri açısından bir ay süren ilgili dönemde SEALINE'nin acenteliğini yaptığı geminin bakımında olması ve bu süreçte teşebbüsün müşterilerine hizmet verebilmek amacıyla ISS'den hizmet aldığı hususları dikkate alındığında rekabetçi bir endişenin ortaya çıkmadığı kanaati oluşmuştur.
- (33) Dosya kapsamında teşebbüslerden talep edilen bilgilere dayanılarak hazırlanan çeşitli araç türleri bazında taşıma fiyatlarının değişim grafiklerine aşağıda yer verilmektedir.

Grafik-1: Teşebbüslerin Türkiye Kalkışlı 7 Metre Uzunluğuna Kadar Araç Taşıma Fiyatları

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

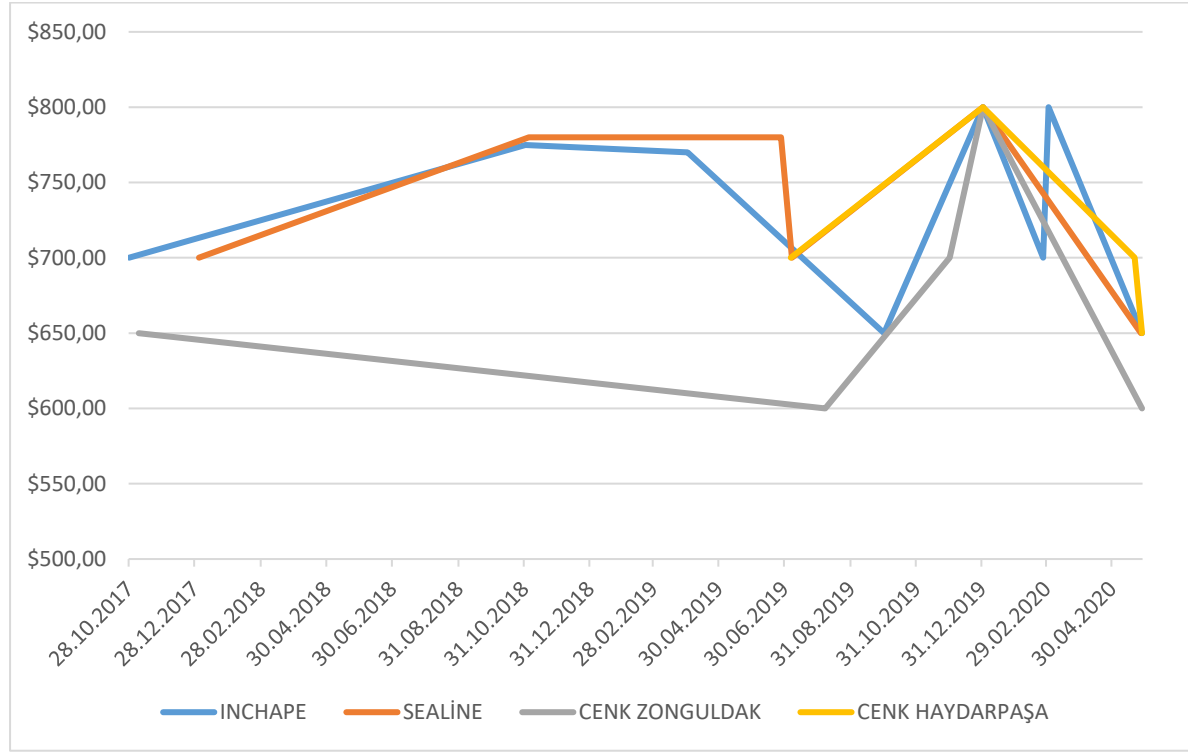
(.....TİCARİ SIR.....)

Grafik-2: Teşebbüslerin Türkiye Kalkışlı 8 Metre Uzunluğuna Kadar Araç Taşıma Fiyatları

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

Grafik-3: Teşebbüslerin Türkiye Kalkışlı 14 Metre Uzunluğuna Kadar Araç Taşıma Fiyatları



Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

Grafik-4: Teşebbüslerin Türkiye Kalkışlı 17 Metre Uzunluğuna Kadar Araç Taşıma Fiyatları

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

Grafik-5: Teşebbüslerin Türkiye Kalkışlı 19 Metre Uzunluğuna Kadar Araç Taşıma Fiyatları

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

- (34) Grafikler incelendiğinde, genel olarak ro-ro taşıma liste fiyatlarında teşebbüsler arasında önemli görülebilecek bir paralelliğin bulunmadığı değerlendirilmektedir. Bu

kapsamda, özellikle CENK'in diğer teşebbüslerden farklı bir fiyat politikasıyla ön plana çıktığı gözlemlenmektedir. Örneğin, 14 metre ve üzerinde teşebbüsün liste fiyatları diğer teşebbüslere nazaran düşük seyretmektedir. Öte yandan, şikâyet başvurusuna konu olan ISS ile SEALINE fiyatları da farklı seyretmektedir. Bu çerçevede, örneğin, şikâyet başvurusuna konu dönemde ISS'nin önemli fiyat indirimlerine gittiği, Mayıs ayı itibarıyla ise teşebbüslerin tamamının kayda değer fiyat indirimleri gerçekleştirdikleri anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, mevcut dosya özelinde teşebbüsler arasında bir fiyat anlaşmasının varlığı iddiasını destekleyebilecek kayda değer fiyat paralelliklerinin de bulunmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

- (35) Teşebbüslerin kapasite verileri incelendiğinde ise, Türkiye – Ukrayna ro-ro hatlarında genel olarak düşük-orta kapasite ile çalışıldığı, hatlara olan genel talebin ise sabit düzeylerde veya düşme eğiliminde olduğu görülmektedir:

Grafik-6: Aylara göre teşebbüslerin kapasite kullanım oranları

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

- (36) Yukarıda yer verilen kapasite bilgileri kapsamında, teşebbüslerin kapasite kullanım oranlarının aylara göre %(.....) ile %(.....) arasında değişebildiği görülmektedir. Teşebbüslerin bu derece yoğun ve değişken bir atıl kapasite ile çalışmalarının, mevcut dosya özelinde bir anlaşma/uyumlu eylemin mevcudiyeti ihtimalini güçleştirdiği değerlendirilmektedir. Zira teşebbüslerden herhangi birinin fiyat artırması durumunda diğer teşebbüslerin kendilerine kayacak olan talebi değerlendirme imkânları bulunacağından, olası bir anlaşma/uyumlu eylemden sapma güdüsünün yüksek olacağı kanaatine ulaşılmıştır.
- (37) CENK, SEALINE ve ISS tarafından taşınan 14, 17 ve 19 metre uzunluğundaki tırlara ilişkin liste fiyatları incelendiğinde, liste fiyatlarının 1 Ocak 2020 itibarıyla benzeştiği görülmekle birlikte, teşebbüslerden alınan aylık ortalama fiyat bilgileri çerçevesinde sözü edilen fiyatların, liste fiyatlarından farklı gerçekleştiği anlaşılmaktadır:

Grafik-7: 14 Metre Uzunluğuna Kadar Aylık Ortalama Araç Taşıma Fiyatları

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

Grafik-8: 17 Metre Uzunluğuna Kadar Aylık Ortalama Araç Taşıma Fiyatları

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

Grafik-9: 19 Metre Uzunluğuna Kadar Aylık Ortalama Araç Taşıma Fiyatları

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar.

- (38) Yukarıda yer verilen tüm inceleme, tespit ve değerlendirmeler ışığında, Türkiye – Ukrayna arasında ro-ro taşımacılığı yapan gemi acentelerinin nakliyecilere uygulanan taşıma fiyatlarını aralarında anlaşarak belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri iddiasına ilişkin olarak, sözü edilen iddiayı destekler nitelikte bir delile ulaşılamamış olması, yerinde incelemelerde elde edilen delillerin teşebbüslerin bağımsız fiyatlama politikalarının mevcut olduğu kanısını destekler nitelikte olması, teşebbüslerin fiyat verilerinin farklı seyretmesi ve teşebbüslerin önemli görülebilecek atıl kapasitelerinin olası bir anlaşmadan sapma güdüsünü desteklemesi dikkate alınarak, önaraştırmaya konu teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmedikleri dolayısıyla söz konusu teşebbüsler hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığı sonucuna varılmıştır.

J. SONUÇ

- (39) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca şikayetin reddi ile soruşturma açılmamasına, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.