

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2003-4-187 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 04-22/233-49
Karar Tarihi : 25.3.2004

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Mustafa PARLAK
Üyeler : Tuncay SONGÖR, A. Ersan GÖKMEN,
R. Müfit SONBAY, Murat GENCER, Prof. Dr. Zühtü
AYTAÇ, Rıfki ÜNAL, Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI,
M. Sıraç ASLAN, Süreyya ÇAKIN

B. RAPORTÖRLER : Mehmet YANIK, Hatice AKKAYA

C. ŞİKAYET EDEN : (ismin gizli tutulması talep edilmiştir.)

D. HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA

YAPILAN : Ege Liman İşletmeleri A.Ş.
Büyükdere Caddesi 100/102 Maya Akar Center Kat:19
Esentepe/İstanbul

E. DOSYA KONUSU: 7.7.2003 tarihinde Kuşadası Limanı'nın işletme hakkını 30 yıllığına devralan Ege Liman İşletmeleri A.Ş. (Ege Ports)'un Kuşadası ve geri bölgelerinde yer alan Selçuk, Efes antik kenti, Meryem Ana Evi gibi tarihi ve turistik yerlere hitap eden liman hizmetleri pazarındaki hakim durumunu kötüye kullandığı iddiası.

F. İDDİALARIN ÖZETİ: Şikayet dilekçesinde, Kuşadası Limanının işleticisi olan Ege Ports'un ortakları arasında uluslararası kruvaziyer taşımacılığı yapan Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCC)'nin bulunması dolayısıyla kruvaziyer taşımacılığı yapan diğer şirketler aleyhine, yine Ege Ports'un ortakları arasında seyahat/gemi acenteliği yapan şirketlerin olması sebebiyle diğer seyahat acenteleri aleyhine ve Ege Ports'un turistlere hediyelik eşya, halı, deri, kuyum vs. satan anlaşmalı işyerleri bulunduğundan diğer esnafa karşı haksız rekabet koşulları yaratıldığı ve Ege Ports'un 2003 yılı turizm sezonu ortasından (12.9.2003) geçerli olmak üzere fiyatlarını % 35-40 oranında artırarak hakim durumunu kötüye kullandığı iddia edilmektedir.

G. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 3.10.2003 tarih ve 4806 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 10.11.2003 tarih ve 2003-4-187/BN-03-SY sayılı İlk İnceleme Raporu, 20.11.2003 tarih ve 03-75 sayılı Kurul toplantısında

04-22/233-49

görülmüş ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 03-75/913-M sayı ile karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca düzenlenen 16.3.2004 tarih 2003-4-187/ÖA-04-MY sayılı Önaraştırma Raporu 19.3.2004 tarih, REK.0.08.00.00/68 sayılı Başkanlık önergesi ile 04-22 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da, Ege Ports'un işlettiği Kuşadası Limanı'nın Ege Bölgesinde yer alan Efes antik kenti ve Meryem Ana Evi gibi tarihi ve turistik yerlere yolcu getirmek isteyen gerek kruvaziyer gemiler gerekse feribot ve yolcu motorlarının yanaşması açısından etkin alternatifinin bulunmaması, yeni liman yapımının fizibl olmaması ve pazar payının 2002, 2003 yıllarında sırasıyla % ve olması, 2004 yılı için de tarifelerin yüksek olmasına rağmen % olarak öngörülmesi sebebiyle ilgili coğrafyada liman işletme hizmetlerinde 4054 sayılı Kanun açısından hakim durumda olduğu; ancak, anılan şirket'in kendisinden hizmet alan müşterilere uyguladığı tarifeler bakımından aşırı karların söz konusu olmadığı, farklı müşterilere farklı tarifeler uyguladığı, ancak aynı müşteriler arasında ayrımcılık yapmadığı, turistik eşya, deri ürünleri ve altın-gümüş satan mağazalarla herhangi bir anlaşma içine girmediği ve dolayısıyla liman işletmeciliğindeki hakim durumunu başka bir pazarda kötüye kullanmadığı görüşlerine yer verilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Önaraştırma konusu şikayetler, Ege Ports'un faaliyetleri ve Limanın hizmet verdiği kruvaziyer turizminin özellikleri dikkate alınarak ilgili ürün pazarı, "liman hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir.

- Liman hizmetleri, gemilerin limana yanaşma işleminden limandan ayrılma işlemine kadar ilgili liman işletmesi tarafından gemiye ve yolcuya sunulan tüm hizmetlerdir. Kuşadası Limanı'nda Ege Ports tarafından pilotaj, römorkaj, palamar, barınma, katı-sıvı atık alımı, tatlı su ve yolcu hizmetleri gibi hizmetler verilmekte olup ilgili ürün pazarı da bu hizmetlerden oluşmaktadır.

I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

Önaraştırmaya konu teşebbüsün sunduğu hizmetlerin en büyük müşterisi konumundaki kruvaziyer gemileri, programlarına müşterilerin ilgisini çekebilecek tarihi ve doğa güzellikleri olan yerleri alırlar. Akdeniz çanağını dolaşan kruvaziyer gemilerin Kuşadası Limanı'na uğramalarının en önemli nedeni de Kuşadası ve hinterlandındaki Efes antik kenti ve Meryem Ana Evi'dir. Gemilerle gelen

turistlerin büyük çoğunluğu, karada bu yörelere yapılan turlara katılmaktadırlar. Dolayısıyla ilgili coğrafi pazar, "Kuşadası ve hinterlandına hitap eden limanların bulunduğu coğrafi bölge" olarak tespit edilmiştir. Bu coğrafi pazarda ise, kruvaziyer gemilerin yanaşabileceği iki liman bulunmaktadır: TCDD tarafından işletilen İzmir Limanı ve Kuşadası Limanı. Daha çok yük limanı olarak kullanılan İzmir Limanı'nın yukarıda sözü edilen yörelere uzaklığı yaklaşık 70 km olup, otobüsle 1 saat sürmektedir. Bu liman, bölgeye 15 km uzaklıkta olan Kuşadası Limanı kadar avantajlı olmamakla beraber, Kuşadası Limanı'nın tarife değişikliğinden dolayı bir ölçüde de olsa Kuşadası Limanı'na rakip liman haline gelmiştir. Nitekim, düzenli bir biçimde her yıl Kuşadası Limanı'na uğrayan Costa Crociere S.P.A. firmasının 2004 yılında İzmir Limanı'na uğrayacağını belirtmesi de İzmir Limanı'nın Kuşadası Limanı'na alternatif olabileceğini göstermektedir. Ege Bölgesi'nde bulunan Çeşme, Dikili, Güllük, Marmaris gibi diğer limanlar ise, gerek Kuşadası'na uzaklıkları, gerek teknik açıdan zorluklar ve gerekse bu limanların bulunduğu yörelerin kruvaziyer gemilerin getirdiği 2.000-3.000 yolcuya birden yeterli düzeyde hizmet verecek turistik altyapıdan yoksun olmaları sebebiyle mevcut koşullarda etkin bir alternatif olarak görülmemektedirler.

I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

I.2.1. Ege Liman İşletmeleri A.Ş.

Görevli raportörlerce 17-19.2.2004 tarihleri arasında Limanda yer alan Ege Ports Kuşadası şubesinde yerinde incelemelerde bulunulmuştur. Ege Ports Genel Müdür Yardımcısı Kürşat TEZKAN ile yapılan görüşmede düzenlenen tutanakta aşağıdaki bilgiler yer almaktadır.

İlgili coğrafyada Kuşadası Limanı'nın alternatifi başka liman olup olmadığına ilişkin yöneltilen bir soruya verilen cevap; "Kruvaziyer firmaların[ın] kendi ifadelerine göre İzmir, Marmaris, Bodrum (ilerde) alternatif olabilir. Ancak 2000 ve 2001 yılında TDİ ana tarifelerini uygularken ki bu tarifeler en yüksek düzeydedir; [ancak] maksimum turist sayısı yakalanmıştır. 11 Eylül ve Irak savaşı nedeniyle TDİ'nin % 75'e varan indirimler uygulamasına rağmen 2002 ve 2003 yılında gelen turist sayısı 10 yıllık istatistiklere göre minimum düzeyde kalmıştır. Ayrıca gemi firmaları turistlerden 110 ABD Doları (minimum) limanlarda liman hizmetleri için ödenmek üzere toplamaktadırlar. Bu gemiler maksimum 5-6 limana uğradıklarına göre şu anda bizim uyguladığımız ve devletin almış olduğu ücretlerin (sağlık-sıhhiye, fener ve gümrük ücretleri) kat kat üstünde turistlerden para topladıkları aşikardır." şeklindedir.

Ege Ports'un uygulamış olduğu fiyat politikasına ilişkin yöneltilen ikinci soruya ilişkin olarak; "TDİ'den 7.7.2003 tarihinde limanı teslim aldık. Bu tarihten sonra TDİ'nin ana tarifelerine dönme ve hatta devir hakkı sözleşmesine göre % 20 zam yapma yetkimiz olmasına rağmen TDİ'nin uygulamış olduğu % 75 indirimli tarife tarafımızdan 12.9.2003 tarihine kadar uygulanmıştır. Bu tarihten sonra indirim seviyesi % 30-35 (geminin niteliğine göre) civarına çekilmiştir. 2004 yılına kadar bu şekilde uygulanmıştır. 2004 yılı için yapılan yurtdışındaki diğer limanların araştırmaları, yurtdışındaki ve içindeki acentelerle (gemi acenteleri) yapılan

görüşmelerde ve katılan fuarlar neticesinde 2004 yılı fiyat çalışmasını tamamlayıp (TDİ'nin ana tarifesinden düşük olarak ayarlanmak üzere) acentelere faks olarak bu konu hakkındaki görüşleri için görüşmelere başlanmıştır. Örneğin bu tarifede, TDİ'nin ana tarifesinde 10 Dolar olan liman hizmet ücreti (port tax/ ayak bastı parası) 6.5 ABD Doları olarak öngörülmüştür. 2004 yılında indirim sistemi değiştirilerek gemi bazında, şirket bazında ve kumpanya bazında geliş sayılarına göre % 40'lara varan indirim sağlamayı planlıyoruz." denilmiştir.

Uygulanan tarife ve indirimlerin ne tür hususlar dikkate alınarak belirlendiği ile ilgili olarak yöneltilen soru; "Öncelikle 27 milyon ABD Doları teklif verilerek ve yaklaşık 25 milyon Dolar peşin ödenerek 30 yıllığına işletme hakkı devralınmıştır. Bunun dışında maliyet olarak personel giderleri ve danışmanlık gideri (yıllık) ABD Doları civarındadır. 2004 yılı pazarlama çalışmalarında pazarlama ve tanıtım için Dolar bütçe ayrılmıştır. Yaklaşık ABD Doları civarında yeni bir römorkör alımımız var. Yeni bir terminal binası için, ayrıca iskele uzatımı için, otoparkın büyütülmesi için gelecek yıl için yaklaşık ABD Dolar'lık yatırım planlanmış, gerekli izinler alınmaya başlanmıştır. Bunun dışında dünya limanlarının uygulamaya geçtiği ISPS Code (Türkiye'nin de imzaladığı uluslar arası bir anlaşma) çerçevesinde bu yıl alınmaya başlanan ve sezon başında (Mart 2004) tamamlanması gereken toplam yaklaşık ABD Dolar'lık yatırım vardır. Ayrıca peyzaj çalışmaları, bina ve teçhizat iyileştirmek için yapılan çalışmalar, motorların bakımları (römorkör ve pilot 72 motorun bakımları) için harcanacak miktar ABD Doları civarında olacaktır. Elektrik, su, mazot, ısınma vb giderler sezon içinde yaklaşık ABD Doları bulmaktadır. Sonuç olarak yukarıdaki hususlar dikkate alınarak tarife çalışması yapılmaya çalışılmıştır." şeklinde cevaplanmıştır.

ISPS Kod'un yeri ve işlevleri konusunda sorulan bir soruya, "International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)'e göre güvenlik açısından gemilerin yanaşacağı limanlarda bulunması gereken kriterlere uyulmaması halinde bu kodu kabul eden gemi firmaları ve ülkelerin gemileri söz konusu limana yanaşamayacaklardır. Kuşadası Limanı dışında diğer Türk Limanlarının bu kodun gereğini 2004 yılı içinde yerine getirip getirmeyecekleri şüphelidir. Denizcilik Müsteşarlığı bu kodun gereğini yerine getirmeleri için limanlara Temmuz 2004'e kadar süre tanımıştır." şeklinde cevap verilmiştir.

Ege Ports'un müşterileri olan kruvaziyer gemi acenteleri arasında uygulanan fiyat tarifeleri bakımından farklılıklar var mıdır, varsa gerekçeleri nelerdir şeklinde bir soruya, "Kesinlikle yok. Tarifelerde belirtilen kriterlere göre uygulanan indirim oranları dışında hiçbir firmaya ayrıcalık tanınmamaktadır. Bunu faturalarımızdan görmeniz de mümkündür." denilmiştir.

Ege Ports'un ortaklarından biri olan Royal Caribbean Cruises Ltd.'nin gemilerine veya acentelerine farklı tarifeler uyguluyor musunuz şeklinde bir soruya ilişkin olarak; "2003 yılında Royal Caribbean'a ait hiçbir gemi gelmemiştir. 2004 yılında 14 gemisi gelmek üzere planlanmış; ancak 'travel warning' yüzünden gelmeyeceklerini bildirmişlerdir. Gelseler bile diğer firma ve gemilerden hiçbir farkları olmadığı için aynı fiyat tarifeleri kendilerine de uygulanacaktır. Şirket de

04-22/233-49

[yönetim] herhangi bir ayrımcılık yapılmayacağına dair prensip kararı almıştır.” denilmiştir.

Şirket ortaklarının hissedarı olduğu ve Ege Liman İşletmeleri A.Ş.nin müşterisi olan herhangi bir gemi acentesi var mıdır sorusuna ise; “bu güne kadar şirketimiz böyle bir acente ile çalışmamıştır” cevabı verilmiştir.

I.2.2. Ltd. Şti.

Raportörlerce 19.2.2004 tarihinde Kuşadası, ‘de bulunan’a gidilmiş ve şirket ortaklarından ile görüşülmüştür.

Düzenlenen tutanakta, kendisine yöneltilen, liman hizmetlerinden yararlanan gemi acenteleri arasında uygulanan tarifeler bakımından bir ayrımcılık söz konusu mudur şeklindeki soruyu, (“.....”) şeklinde cevaplamıştır.

Adı geçen şahıs, tarifeler sebebiyle Kuşadası Limanı’ndan yararlanmayan gemiler hangi limanlara yönelmektedir şeklindeki soruya ise, “En yakın liman İzmir Limanıdır. Gemiyle gelen turiste Efes ve Meryem Ana Evi için tur verilmektedir. Gidiş-dönüş toplam bir saatlik yol kaybıyla bu yöreleri ziyaret edebiliyorlar. İkinci bir alternatif Bergama’yı ziyaret açısından Dikili olabilir. Ancak Dikili’ye yaklaşık 30 bin GRT ve 150 m. boyunda olan gemiler yanaşabilir. İzmir Limanı ise kargo trafiğinin çok olması sebebiyle gürültü kirliliği açısından dezavantajlıdır. Üçüncü bir alternatif, fiyat rekabeti dolayısıyla Marmaris Limanı’dır. Ancak burada turisti memnun edebilecek tarihi yerleri gezme olanağı bulunmamaktadır. Alternatif olmasının tek sebebi tarifeleri indirmiş olmasıdır. Dördüncü bir alternatif ise Çeşme Limanı’dır. Ancak bu liman indirim yapmayı düşünmesine rağmen gezilecek tarihi yerlere (Bergama ve Efes) çok uzak olması sebebiyle tercih edilmedi. Ayrıca [Çeşme Limanı] rüzgarların müsait olmayışı ve iskele uzunluğunun yeterli olmaması sebebiyle de tercih edilmemiştir.” şeklinde cevap vermiştir.

I.2.3. Çeşme Liman İşletmesi

20.2.2004 tarihinde Raportörler Çeşme Limanında Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.de yerinde incelemelerde bulunmuş; Liman Müdürü Celal ULAŞ ile görüşmüşlerdir. Yapılan görüşmede aşağıdaki bilgiler alınmıştır:

Limana 28.5.2003 tarihinde imzalanan İşletme Haklarının Devri Sözleşmesi çerçevesinde 6.6.2003 tarihinde Ulusoy A.Ş.ye devredilmiştir. Devralınmış olduğu tarihten bu yana limana herhangi bir kruvaziyer gemisi gelmemiştir. Limanın draftının (derinlik) 7.8 m. olması sebebiyle de büyük yolcu gemilerine elverişli değildir. Dolayısıyla Liman, mevcut haliyle Trieste-Çeşme arası çalışan Ro-Ro gemilerine ve Brindisi-Çeşme arası çalışan feribotlara hizmet sunmaktadır. İşletme devrinden itibaren 140 feribot seferiyle toplam 74.258 yolcu limandan geçiş yapmıştır.

Limanda zorunlu olarak 500 GRT ve üstü için pilotaj, 2000 GRT ve üstü için römorkaj hizmetleri alınması gerekmektedir. Bunun dışında palamar, barınma,

04-22/233-49

su, katı ve sıvı atık alımı gibi diğer liman hizmetleri de talep edilmesi halinde gemilere sunulmaktadır. Tarifeler konusunda, liman işletmesi gemi sahibiyle değil gemi acentesiyle muhatap olmaktadır.

Ayrıca, Liman'ın şartlarının gereği ve coğrafi konumu itibarıyla Kuşadası Limanına rakip olamayacağı, aynı zamanda kruvaziyer yolcusunun vaktinin çok sınırlı olması ve yapılacak kara turlarının diğer limanlardan yapılanlara göre daha uzun sürmesi sebebiyle mevcut durumda coğrafi olarak da dezavantajlı olduğu bilgileri verilmiştir. Ancak Ege Ports'dan edinilen ve aşağıda özetle yer verilen belgede Çeşme Limanının potansiyel rakip olabileceği ifade edilmektedir.

“Alternatif limanlar arasında acentelerin de birinci sırada tercih edeceği liman Çeşme Limanıdır. Zira Çeşme Limanı, yıllardır ülkemizde turizm alanında çok büyük yatırımlar yapan, kara taşımacılığında ileri seviyede adımlar atan ayrıca deniz taşımacılığında birinci sırada yer alan Ulusoy firması tarafından özelleştirme sonrasında 30 yılına devir alınmıştır. Çok kısa süre içinde Limanın kruvaziyer turizm potansiyelinin olduğu tespit edilmiş ve bu alanda çalışmalarını da başlattığı rapor edilmiştir

Çeşme ile Selçuk arasındaki mesafe bu konuda bir problem gibi görünüyorsa da aslında yapılacak olan düzenlemeler ile bu sorun ortadan giderilebilecektir. Aslında Çeşme Limanına gelecek olan gemi yolcularına sunulacak tur alternatifleri daha fazla olması sebebiyle cazip yönü de bulunmaktadır. Şöyle ki, İzmir şehir turu, Efes turu ve Çeşme ilçesinin tarihi yerleri; ayrıca çok sakin olan ve Kuşadası gibi yozlaşmaya uğramamış olan ticaret hacmiyle gerçekten Çeşme Limanı'nın, bu sektörün çok ilgisini çekeceği beklenmektedir. Çeşme Limanı'nın otopark sorununun olmaması, limanın şehir dışında olması ve bir giriş- bir çıkış olmak üzere iki kapısının olması, tur operasyonlarının zahmetsiz ve zaman kaybı olmadan gerçekleştirilmesine elverecektir. Ancak tam tersi durumlar Kuşadası limanı için geçerli olması sebebiyle ve tur operasyonlarının gelen gemi ve acentelerinin birinci derecede önem verdiği bir unsur olduğu düşünülürse Kuşadası Liman'ı belirli bir derecede cazibesini kaybedecektir. Tek avantajı, tarihi ören yerlerine yakın olmasının ötesine geçmeyecektir. Bu sebepten dolayı, mevcut liman işletmesi, dikkatini bir nebze yükleme boşaltmaya yöneltmiş durumdadır.”

1.2.4. İzmir Alsancak Liman İşletmesi

20.2.2004 tarihinde Alsancak Liman işleticisi TCDD İzmir Liman İşletmesi'nde yerinde incelemelerde bulunulmuş; İşletme Müdürü Mahmut TOSUN ile yapılan görüşmede aşağıdaki bilgiler edinilmiştir.

İzmir Alsancak Limanı, 1989 yılında Türkiye Denizcilik İşletmelerinden TCDD'ye devredilmiştir. Liman, mevcut halde 400 m. uzunluğunda iskeleye sahiptir ve draft durumu da 10.5 m.dir. Limanda kılavuz kaptan ve römorkör hizmetleri, TDİ tarafından verilmektedir. Diğer hizmetler ise TCDD Liman İşletmesi tarafından sağlanmaktadır. Liman, son yıllarda sadece yük gemilerine hizmet vermekle birlikte 2003 yılı içerisinde Costa Crociere (Costa) şirketinin bir adet kruvaziyer

04-22/233-49

gemisini de ağırlamıştır. Costa firması, 2004 yılı için 32 uğrak yapacağını ve bunun için rezervasyon yaptırdığını bildirmiştir. 5.5.2004 tarihinden itibaren seferlerine başlayacak olan kruvaziyer gemilerin, İzmir Limanına yaklaşık 90.000 turist getirmesi beklenmektedir. Uygulanacak tarifeler 1.8.2003 tarihli Denizcilik Müsteşarlığı tarifesi olacaktır.

Ege Ports'dan alınan bir belgede, 15.11.2003 tarihinde Costa firmasına ait Victoria gemisinin İzmir Limanına yanaşmasıyla ilgili yapılan gözlemler aktarılmakta olup İzmir Limanının Kuşadası Limanı'na etkin bir alternatif olamayacağı belirtilmektedir.

I.2.5. Cerrahgil Gemi Acenteliği ve Hizmetleri A.Ş.

23.2.2004 tarihinde Raportörlerce Cerrahgil Gemi Acenteliği ve Hizmetleri A.Ş.de yerinde incelemelerde bulunulmuş; Şirket Yönetim Kurulu üyesi Selda CERRAHGİL ve Acente Müdürü Rişar ARMAGO ile görüşülmüştür. Şirket mevcut halde Costa gemi şirketinin Türkiye'deki tek acentesidir. Acentelik yetkileri içerisinde liman işlerine ek olarak kruvaziyer gemi biletlerini satmaktadırlar. Yetkililerce uğranacak limanlara Costa firmasının karar verdiği, kendilerinden sadece hangi limanın maliyetlerinin ne olduğuna dair proforma faturalar istendiği ve bunun neticesine göre uğrak limanlarına karar verildiği bildirilmiştir. 2004 yılı için Costa firmasının talebi üzerine Kuşadası Limanı uğrak limanları listesinden çıkarılmış; listeye İzmir Limanının alındığı ifade edilmiştir.

I.2.6. A.Ş. (.....)

Önaraştırma çerçevesinde 24.2.2004 tarihinde Raportörlerce A.Ş. (...)'de yerinde incelemeler yapılmış; şirket yönetim kurulu başkanı ve yönetim kurulu üyesi ile görüşülmüştür. Söz konusu görüşmede aşağıdaki bilgiler edinilmiştir:

Kuşadası Limanı, Türkiye'nin yıldız limanıdır. Ancak mevcut işleticiler, liman hizmetlerinde çok hazırlıksız başlamış ve bir dönem bocalama yaşanmıştır. Diğer limanlar gibi Kuşadası Limanında da özelleştirme, ucuzluk getirmemiştir. Ege Ports, işi devraldıktan sonra liman hizmet ücretlerini artırmış, bazı gemilere ikinci römorkör hizmetini sunmuş, yetersiz hizmetlerin bedelini tahsil etmiş, otopark ücretlerini önce 3 misli artırmış, sonra bir kısmını indirmiştir. Kısacası, liman hizmet ücretleri oldukça yükselmiş ve bu haliyle en pahalı Avrupa limanından 4 kat daha pahalı hale gelmiştir.

(.....)

Tavsiye edilen mağaza anlaşmalarına yönelik olarak, bu tür anlaşmalar yaygın bir uygulamadır. kara turizmi yaptığı için bu işi, çeşitli mağazalarla anlaşarak yapabilmektedir. Komisyon oranları da normalde % ile % arasında değişmektedir. Faturalanması ise 'turistik hizmet' adı altında yapılmaktadır. Ancak bu tür uygulamalarda turistin alış veriş yapması için zorlama yapılmamakta ve hatta rehberi takip edenlerin dışındaki diğer turistler, şehre dağılıp istedikleri yerlerden alış verişini yapabilmektedir.

04-22/233-49

I.2.7. A.Ş.

25.2.2004 tarihinde şirket merkezinde yapılan yerinde incelemelerde Raportörler Genel Müdür Yardımcısı ile görüşmüş olup aşağıda aktarılan tutanağı düzenlenmiştir.

Ege Ports'un mevcut tarifelerinin yüksek olup olmadığı ile ilgili bir soruya, "Bence Türkiye'deki en pahalı limandır. Türkiye'deki özel limanlar arasında da en pahalı liman Kuşadası Limanıdır. Eğer 11 Eylül olaylarının etkileri olmasaydı ve aynı tarifeler (mevcut tarifeler) uygulansaydı, müthiş yüksek bir ciro elde ederlerdi. 11 Eylül sonrasında kruvaziyer gemiler, eski yolcu potansiyellerini kazanmak için her türlü maliyetlerini en düşük düzeye çekmeye çalıştılar. Bu nedenle bu gemilerin tekrar Türkiye'ye gelebilmesi için liman hizmet tarifelerinin düşük olması gerekmektedir. Ancak tarifelerin düşürülmesi de tek etken değildir." şeklinde cevap verilmiştir.

"Ege Ports, uyguladığı tarifeler itibarıyla gemi acenteleri arasında ayrımcılık yapmakta mıdır" şeklinde diğer bir soruya, "Bildiğim kadarıyla denendi. Ancak Carnival Grubu, oraya gelen gemilerin % 70-80'ine sahip olduğundan [ve] herhangi bir gemiye ayrımcılık yapıldığında diğer gemiler bundan rahatsız olacağından liman işletmesinin ayrımcılık yapması bana göre rasyonel değildir. Liman işletmesinin kendi ortaklarından RCI (Royal Caribbean International)'a özel bir tarife uygulayıp uygulamayacaklarını ise bilmiyoruz." denilmiştir.

"Acentelerle Kuşadası ve civarında faaliyet gösteren işletme [mağaza] sahipleri arasında yapılan anlaşmalar, diğer işletme sahipleri aleyhine haksızlık oluşturmakta mıdır" şeklindeki bir soruya ise, "Bence haksız rekabet oluşturmamaktadır. Bunun en önemli sebebi, seyahat acentelerinin organize ettiği turlara gemi yolcularının % 50'si kadar katılmaktadır. Geri kalan müşteriler tamamen serbesttir. Ayrıca tavsiye edilen dükkanlarda alışveriş yapmamak serbesttir; turistlerin tavsiye edilen dükkandan alışveriş etmesi zorunlu değildir. Bu programlar (shopping programları) dünyanın her yerinde geçerli olup bir gelir kalemi olarak algılanmaktadır ve müşteri memnuniyeti açısından tamamlayıcı bir unsurdur. Çünkü hakiki taş yerine sahtesi veya daha düşük kalitelisi, Türk halısı yerine Çin halısı satılması gibi olaylar yaşanmakta olup turistlerin şikayetçi olmasına sebep olmaktadır. Bu gibi olaylarda müşteriye yardımcı olabilmek için tavsiye mağaza uygulamasına gidilmektedir. Kruvaziyer gemilerin buradaki temsilcileri olduğumuz için gemilerle mağazalar arasında yapılan anlaşmaların uygulanmasında kontrol görevi üstleniyoruz. Ayrıca kruvaziyer gemiler, mağazalar hakkında bize görüş sorduklarında onlara fikrimizi beyan ediyoruz." cevabı verilmiştir.

I.2.8. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ)

26.2.2004 tarihinde Raportörler tarafından TDİ'de yerinde incelemelerde bulunmuş olup, şirket Genel Müdür Yardımcısı Tevfik KÜÇÜK ve Liman Dairesi Başkanı Yusuf BAŞ ile görüşülmüş ve aşağıdaki bilgiler edinilmiştir.

TDİ, 1993 yılından beri özelleştirme kapsamında yer alan bir işletmedir. TDİ envanterinde işletme hakları özel kişilere devredilen limanların mülkiyeti, İstanbul Salıpazarı Limanı ve Bodrum'un kuzeyinde yer alan Güllük Limanlarının mülkiyeti ve işletme hakkı, Ankara ve Karadeniz isimli iki yolcu gemisi ve üç feribot bulunmaktadır. Yolcu gemileri de hal ve hazırda işletilmemekte ve satışa çıkarılmış durumdadır. Salıpazarı Limanı, yolcu limanı olarak işletilirken, Güllük Limanı yük limanıdır; fakat yakın bir gelecekte Güllük, liman olarak kullanılmayacaktır.

Liman hizmetlerinde uygulanan tarifelerin temeli 1986 yılına kadar geriye gitmektedir. Bazı limanlar için daha sonraki yıllarda ufak tefek değişiklikler yapılmıştır. Liman tarifelerindeki değişiklikler etkilerini sektörün nitelikleri gereği 1-2 yıl sonra doğurabilmektedir. TDİ tarafından 10 ABD Doları olarak uygulanan ayak bastı parası, liman hizmet ücreti yüksek karlar içeren rakamlardır. Bunun 2 ABD Doları'na indirilmesi büyük zararlar içermemektedir. Bunun en önemli nedeni, limanların işletmeye mevcut bir maliyetinin olmaması ve yapılan yatırım-inşaat giderlerinin yıllar önce amorti edilmiş olmasıdır. Ancak liman işletme hakları devredilen özel şirketler aynı durumda değildirler, önemli bir liman kira gideri bulunmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı'nın 1.8.2003 tarihinde yayınladığı tarifelerin TDİ tarafından uygulanması, işletme karlarında büyük düşümlere neden olmamıştır. Çünkü, yeni tarifeler öncesinde TDİ, bazı tarifelerde önemli düzeylerde indirimleri zaten uygulamaktadır ve yeni indirimler TDİ indirimlerinde sadece % 10-20 arasında indirimler getirmiştir. Hatta bir kısım hizmet kaleminde fiyat olarak yükselişler olmuştur. Sonuç olarak TDİ gelirlerinde büyük bir düşüş gerçekleşmemiştir.

J. GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

Önaraştırmanın konusu, 7.7.2003 tarihinde Kuşadası Limanı'nın işletmeciliğini Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ)'den devralan Ege Ports'un,

- Liman hizmetleri için aşırı yüksek tarife uygulayarak,
 - Yolcular, kruvaziyer şirketler veya acenteler arasında ayırmacılık yaparak,
 - Turistlere hediyelik eşya, halı, deri, kuyum vs. satan anlaşmalı işyerleri bulunduğundan diğer tüm işyerleri aleyhine rekabeti kısıtlayarak,
- hakim durumunu kötüye kullanıp kullanmadığına ilişkindir.

Esasen, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi uyarınca, "Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır." Söz konusu maddenin devamında da bu kötüye kullanma hallerine dair örnekler sıralanmaktadır. Yukarıda yer alan ikinci ve üçüncü önaraştırma konuları, Kanun'un 6. maddesinin sırasıyla "Eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayırmacılık yapılması" şeklindeki (b) bendi ile "Belirli bir piyasadaki hâkimiyetin yaratmış olduğu finansal, teknolojik ve ticarî avantajlardan

yararlanarak başka bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabet koşullarını bozmayı amaçlayan eylemler” şeklindeki (d) bendi kapsamında değerlendirilebilecektir. Kanun’un 6. maddesinde örnek olarak sıralanan kötüye kullanma halleri arasında yer almayan aşırı fiyata ilişkin birinci önaraştırma konusu ise rekabet hukukunun kartelleşme ve tekelleşmelerin yarattığı sorunların ortadan kaldırılması ve özellikle toplumun aşırı fiyatlardan korunması amacına hizmet ettiği göz önüne alındığında anılan maddenin yukarıda belirtilen genel hükmü kapsamında ele alınabilecektir.

Önaraştırma konusu iddiaların incelenmesinden önce, Ege Ports’un özellikle liman hizmet tarifeleri konusunda bağımsız karar verebilen hakim durumda bir teşebbüs olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir.

J.1. İlgili Mevzuat Çerçevesinde Teşebbüsün Fiyat Belirleme Yetkisine Yönelik Değerlendirme

Hakim durum değerlendirmesine geçmeden önce, gerek Ege Ports’un 4054 sayılı Kanun’un 3. maddesindeki teşebbüs tanımı kapsamında bağımsız karar verebilme yetkisine sahip olduğunun değerlendirilmesinde gerekse rekabet hukuku bakımından aşırı fiyat iddiasına yönelik olarak teşebbüsün sorumluluğunu belirlemede önemli bir kriter olan, teşebbüsün kendi fiyatlarını belirleyebilme özgürlüğüne sahip olup olmadığını değerlendirmek gerekmektedir.

ÖİB ile imzalanan devir sözleşmesi ile Ege Ports’a kendi tarifelerini belirleme yetkisi verilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı ise, 2003 Ağustos’unda bir tarife yayınlamak üzere Kuşadası Limanı dahil bütün limanların bu tarifelere uymasını istemiştir. Bu durumda, özelleşen limanlar ile Ulaştırma Bakanlığı arasında bir uzlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Konu ile ilgili olarak Bakanlık Özel Kalem Müdürü Caner ARSEVEN ile yapılan görüşmede, bugün itibarıyla, konunun tam olarak çözüme kavuşturulamadığı, ancak uygulamada Ege Ports’un ÖİB ile imzalanan sözleşme çerçevesinde tarife belirleme yetkisinin tanınmak zorunda kaldığı öğrenilmiştir. Bu çerçevede, tarifelerini ABD Doları cinsinden belirlediği göz önüne alındığında, Ege Ports, devir sözleşmesi hükümleri uyarınca tarife belirleme konusunda ilk beş yıl için bir yıl içerisinde baz tarife olarak bilinen TDİ’nin Kuşadası Limanı tanıtım kitapçığındaki tarifeden -Ağustos 2003’te % 50 ye varan indirimler bu tarife üzerinden yapılmıştır- % 20’ye kadar olan fiyat artışlarını tek başına, daha yüksek bir artışı ise TDİ’nin onayı ile gerçekleştirebilecektir. Bu çerçevede, Ege Ports’un tarife belirleme inisiyatifine büyük ölçüde sahip bir teşebbüs olduğu ve hakim durumda olması halinde rekabet hukuku bakımından belirlediği tarifelerin aşırı fiyata yol açmasından doğacak sorumluluğun da kendisinde olacağı kanaatine varılmıştır.

J.2. Ege Ports’un Hakim Durumda Olup Olmadığına Yönelik Değerlendirme

4054 sayılı Kanun’da hakim durum, "belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü" olarak tanımlanmıştır.

Dosya bakımından, Ege Ports'un hakim durumda olup olmadığının tespiti için öncelikle ilgili pazarın yapısı ve bu pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar paylarına bakmak gerekmektedir. Kuşadası Limanı'nın görece avantajları ve ayrıca bu limana alternatif olabilecek İzmir Limanı'na Ege Ports'un tarife değişikliğine gittiği Eylül 2003 öncesinde, Kuşadası Limanı ile aynı tarifeleri uygulamasına rağmen herhangi bir kruvaziyer geminin gelmediği dikkate alındığında, Kuşadası Limanı'nın ilgili pazarda mutlak tercih edilen liman olduğu sonucuna varılmıştır.

Kuşadası Limanı ancak fiyatlarını yükselttiği Eylül 2003 tarihinden sonra gemi kaybetmeye başlamıştır. Kuşadası Limanında fiyatlar yükselirken % 50'lere varan indirimler getiren 1.8.2003 tarihli Bakanlık tarifelerini uygulayan İzmir Limanı'nın tarifeleri Kuşadası Limanı'na kıyasla oldukça düşük düzeylerde kalmıştır. Örneğin, ITS'nin yaptığı bir çalışmaya göre Kasım 2003 tarihinde gelen M/V R6 Blue Star isimli 30.277 GRT'lik gemi pilotaj için Kuşadası'nda 4.932 ABD Doları, İzmir'de 2.787 ABD Doları; römorkaj için Kuşadası'nda 3.996 ABD Doları, İzmir'de 1.930 ABD Doları ödemek durumundadır. Ayakbastı ücretleri (port tax) ise Kuşadası'nda yolcu başına 6,5 ABD Doları iken, İzmir'de transit yolcular için 1 ABD Doları, giriş yapanlar için 2 ABD Doları, çıkış yapan yolcular içinse 5 ABD Doları'dır. Bu nedenle, Eylül 2003'ten sonra, Kuşadası'nın önemli müşterilerinden olan Costa Cruises firması (Costa'nın acentesi olan Cerrahgil'in limanın müşterileri arasında pazar payı yaklaşık %'dir.) da İzmir Limanı'na yönelmiştir. 2003 yılında İzmir'e gelen tek gemi Costa'nın Victoria isimli gemisidir. Bu gemi, İzmir Limanı'nda sadece limanda sunulan hizmetler için 11.372 Dolar ödemiştir¹. Aynı gemi eğer Kuşadası Limanına gitmiş olsaydı, aynı hizmetler için 11.277 ABD Doları ödeyecektir². Görüldüğü gibi Kuşadası Liman tarifeleri alınan hizmetlerin toplam bedeli bakımından yaklaşık tutardadır. Fakat, asıl tarife farkı ayak bastı ücretlerinde gündeme gelmektedir. İzmir Limanında her bir transit yolcu için 1 ABD Doları ve gelen 1.948 yolcudan toplam 1.948 ABD Doları alınacakken, Kuşadası Limanına gidilmiş olunsaydı her bir yolcudan 6 ABD Doları, 11.688 ABD Doları alınacaktı. Limana ödenen toplam bedeller ise genel toplamda İzmir Alsancak Limanı için 13.320 ABD Doları, Kuşadası Limanı içinse 24.597 ABD Doları'dır.

Diğer taraftan ilgili pazardaki pazar paylarına bakıldığında, Ege Ports'un 2003 yılına kadar %, 2003 yılı için %, Ege Ports'un projeksiyonlarına ve bazı kruvaziyer şirketlerinin İzmir Limanı'nda yaptıkları rezervasyonlar doğrultusundaki öngörülerine göre ise 2004 yılında %'dir. Bu çerçevede, tarifelerinin oldukça yüksek olduğu iddialarına rağmen Ege Ports'un pazar payının hala % civarında olduğu görülmektedir.

¹ Ayrıntılı hizmet bedelleri olarak pilotaj için 5580 ABD Doları, römorkaj için 2180 ABD Doları, içme suyu için 1665 ABD Doları, palamar için 1077 ABD Doları, barınma için 760 ABD Doları, katı atık için 110 ABD Doları, toplam olarak 11.372 ABD Doları ödenmiştir.

² Kuşadası Limanına gidilmiş olunsaydı 731 ABD Doları barınma-palamar, 3007 ABD Doları pilotaj, 3014 ABD Doları römorkaj, 2331 ABD Doları temiz su ve 2194 ABD Doları katı atık alım bedeli olarak toplam 11.277 ABD Doları ödenecekti.

Giriş engelleri bakımından ise, gerek Kuşadası'na ikinci bir liman yapılmasının fiziki zorluğu, gerekse aynı limana ikinci bir teşebbüsün girmesinin özellikle römorkaj hizmetlerindeki ölçek ekonomileri açısından rasyonel olmaması, ayrıca kılavuzluk ve römorkaj gibi hizmetler için Denizcilik Müsteşarlığı'ndan izin alınması gibi hususlar ilgili pazara yeni girişleri oldukça zorlaştırmaktadır. Bununla beraber, Ege Ports'da bir süre görev yapmış olan bir yetkili tarafından hazırlanan raporda kruvaziyer turizmine yönelik yatırımları dolayısıyla ileride Çeşme'nin Kuşadası'na alternatif bir kruvaziyer limanı olacağı yönünde ifadeler yer almaktadır. Dolayısıyla ilgili pazarda potansiyel rekabetin olmadığını belirtmek de mümkün görünmemektedir.

Ege Ports'un ikamesi olmayan bir limanı işlettiğine dair çeşitli belgelerde rastlanan ifadeler de bu teşebbüsün hakim durumda olduğunu destekler niteliktedir. Örneğin, Ege Ports'un Ocak 2004 tarihindeki Bülten'inde "... Ege Bölgesi'nde kruvaziyer gemilerine açık olan Marmaris, İzmir limanları da mevcut. Ancak bu limanların bugünkü servislerine bakıldığında hiçbiri Kuşadası'nın yerini tutmamaktadır. Mevcut iskeleleri ile 8 geminin yanaşabildiği (en az iki transatlantik ve 2 orta büyüklükte gemi olmak üzere), 3000 metrekarelik servis alanı (otopark, yolcu salonları), uzman kılavuzluk teşkilatı, modern güvenlik sistemi ve diğer teknik donanımları ile Kuşadası yolcu limanı Türkiye'nin kruvaziyer sektöründe vitrini konumundadır... Kuşadası Limanı subjektif olarak yansıtılmakta, sanki diğer limanların rakibiymiş gibi gösterilmektedir..." denilmektedir. 26.1.2004 tarihli Ege Ports yönetim kurulu başkanı Gregory KİEZ'e ait bir elektronik postada "İzmir (Efes giriş kapısı olarak) Kuşadası'nın çok zayıf bir alternatifidir" denilmektedir.

Diğer taraftan, yine Ege Ports'un hakim durumda olmasını destekler nitelikte ilgili pazarda liman hizmetlerinden yararlanan gemilerin fiyat tarifelerindeki değişikliklerden ziyade o bölgedeki doğal afetlere veya güvenlik problemlerine duyarlı olduklarını belirten belgeler de bulunmaktadır. Nitekim, Eylül 2003 Ege Ports Bülteni'nde de "...Kuşadası Limanı'nda uygulanan tarifeler bundan önceki dönem içerisinde hep değişikliklere uğramış ise de gelen yolcu ve gemi sayıları bu değişimlerden bağımsız olarak sadece güvenlik sorunlarından etkilenmiştir. Örneğin 2002 yılında liman fiyatları tarihin en düşük seviyesinde olmasına rağmen gelen yolcu ve gemi sayısı yine son yılların en düşük seviyesindeydi. 1990-1996 senelerinde liman fiyatlarının en yüksek olduğu seviyede, gelen yolcu ve gemi sayıları ortalamaların üzerinde yer almıştır." denilmektedir. Bu husus Ege Ports Genel Müdür Yardımcısı Kürşat TEZKAN ile düzenlenen tutanakta da ifade edilmiştir. Bu yönde bir diğer belge de, "...fiyat politikası nedeni ile hiçbir gemi seferinin iptal edildiği mevcut değildir" ifadesinin yer aldığı Şirketin gelir kaynakları hakkında hazırlanan Rapor'dur.

Bu değerlendirmeler çerçevesinde, Ege Ports'un müşterilerinden bağımsız davranmasını sağlayacak ekonomik güce sahip hakim durumda bir teşebbüs olduğu kanaatine varılmıştır.

04-22/233-49

J.3. Hakim Durumun Kötüye Kullanılması

J.3.1. Aşırı Fiyatlama

Ege Ports'un liman hizmetlerinin sağlanmasında müşterilere uyguladığı tarifelerin aşırı fiyatlama veya tekel karları içerip içermediğinin anlaşılması için iki açıdan inceleme yapılmıştır. Bunlardan ilki, fiyat-maliyet analizi, diğeri ise benzer hizmetler sunan işletmelerin uygulamış oldukları tarifelerle kıyaslamalardır.

Aşağıdaki tablolarda Ege Ports'un 2003 yılına ilişkin gelir tablosu yer almaktadır.

.....'un 31.12.2003 Tarihli Gelir Tablosu			
		Cari Dönem	
60	Brüt satışlar		.....
	600	Yurtiçi satışlar	.....
	602	Diğer Gelirler	.....
61	Satış İndirimleri		.....
	610	Satıştan İadeler	.....
	Net satışlar		.....
62	Satışların Maliyeti		.....
	621	Satılan Ticari Mallar Maliyeti	.....
	622	Satılan Hizmet Maliyeti	.....
	Brüt Satış Karı veya Zararı		.....
63	Faaliyet Giderleri		.....
	631	Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri	.....
	632	Genel Yönetim Giderleri	.....
	Faaliyet Karı veya Zararı		.....
64	Diğer Faaliyetlerden Olağan Gelir ve Karlar		.....
	642	Faiz Gelirleri	.....
	645	Menkul kıymet Satış Karları	.....
	646	Kambiyo Karları	.....
	649	Faaliyetle ilgili Diğer Gelirler	.....

04-22/233-49

65	Diğer Faaliyetlerden olağan Gider ve Zararlar		.....
	656	Kambiyo Zararları	.....
66	Finansman Giderleri		.....
	660	Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri	.....
	Olağan Kar veya Zarar		.....
67	Olağandışı Gelir ve Karlar		.....
	679	Diğer Olağan Dışı Gelir ve Karlar	.....
68	Olağandışı gider ve zararlar		.....
	689	Diğer Olağan Dışı Gider ve Zararlar	.....
	Dönem Karı veya Zararı		.....
	Dönem Net Karı veya Zararı		.....

31.12.2003 tarihli Şirket Gelir Tablosu'nda görüldüğü üzere, Ege Ports 2003 mali yılını zararlı kapatmıştır. Fiyat-maliyet oranlarında,TL. faaliyet karı elde edilmiştir. Ancak ana faaliyetlerden elde edilen operasyonel kar marjlarına bakılacak olursa, bir önceki yıl itibarıyla bunun % olduğu görülmektedir.

	Net satışlar		.....
62	Satışların Maliyeti		.....
	621	Satılan Ticari Mallar Maliyeti	.....
	622	Satılan Hizmet Maliyeti	.....
	Brüt Satış Karı veya Zararı		.....
63	Faaliyet Giderleri		.....
	631	Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri	.....
	632	Genel Yönetim Giderleri	.....
	Faaliyet Karı veya Zararı		.....
	Satış Maliyetleri ve Faaliyet Giderleri Toplamı		.....
	Operasyonel Kar Marjı (net satış/toplam satış maliyetleri ve faaliyet giderleri)	 (%

04-22/233-49

Şirket hissedarlarının, liman işletme haklarının 30 yıllık devri için Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na yapmış oldukları 24.300.000 ABD Doları tutarındaki bedelin % faiz oranlı kısa vadeli kredi olarak karşılaması ve alınan kredi ana parası ve faiz geri ödemelerinin (yaklaşık TL) yüksek olması dolayısıyla 2003 yılı için TL zarar açıklanmıştır.

İşletme bakımından limanı devralma yolu ile yapılan yatırımın maliyetinin alternatif (fırsat) maliyeti de dikkate alınarak hesaplanması için bileşik faiz yöntemiyle 30 yıl sonraki nihai sermayenin bulunması ve bunun 30'a bölünerek senelik elde edilmesi mümkün alternatif gelirin saptanması, liman hizmetlerinden elde edilen kazancın ya da zararın daha sağlıklı değerlendirilmesini sağlayacaktır. Bu sebeple Ege Ports'un, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na yaptığı 24.300.000 ABD Dolarıyla liman işletmeciliği yapmasaydı ve uzun vadeli olarak 30 yılına bir bankada değerlendirseydi; bu süre sonunda alternatif olarak ne kadar faiz geliri + ana paraya sahip olacağı, aşağıdaki bileşik faiz formülüyle hesaplanarak, liman hizmetlerinden elde etmesi umulan getiri ile kıyaslanmıştır.

$$K_n = c (1+i)^n$$

K_n = nihai sermaye

c = başlangıç sermayesi

i = devre faiz oranı

n = devre sayısı; yatırım süresi

30 yıllık kira bedeli olarak 24.300.000 ABD Doları ödenmiştir. Bu bedelin yıllık % 5 faiz oranıyla 30 yıl sonraki nihai değeri:

$$K_n = 24.300.000 (1.05)^{30}$$

$$K_n = 24.300.000 \times 4.322$$

$K_n = \underline{105.024.000}$ ABD Doları olacaktır.

Nihai sermayeden ana para çıkartılırsa 30 yılın sonunda alternatif olarak 105.024.000 – 24.300.000= 80.724.000 ABD Doları getiri elde edilecektir. Bu getirinin bu günkü değeri yine aynı yıllık faiz oranlarına göre 18.677.000 Dolar³. Bu durumda Ege Ports'un ilk yıllardaki alternatif ortalama karı en az [622.000 (2003-4 için yıllık alternatif getiri)+810.000 (yıllık sabit kira gideri)] = 1.432.000 Dolar; 30'uncu yılın sonuna yani 2033 yılına yaklaşıldığında ise [2.700.000(alternatif faiz getiri) +810.000 (yıllık sabit kira gideri)] = 3.510.000 ABD Doları olabilecekti.

³ Yukarda yer alan birleşik faiz formülünde nihai sermaye için 80 milyon dolar yazıp aynı dönem sayısı ve faiz oranıyla 2033 yılındaki bileşik faiz gelirinin başlangıç yılı olan 2003 yılı sonuna çekilmesi halinde 80 milyon doların bu günkü ederi bulunmaktadır.

04-22/233-49

Ege Ports'un liman işletmeciliğinden elde edeceği karın, bu alternatif getiri ve yıllık kira gideri toplamından fazla olması ve hatta önümüzdeki dönemlerde yapılacak –..... ABD Doları tutarındaki yatırım ve işin özellikleri gereği içerdiği risk unsurunun (terör ve ekonomik konjoktüre aşırı duyarlılık) yüksek bulunması sebebiyle bu özelliklere paralel olarak, kar oranlarının yüksek olmasının makul karşılanabileceği; ancak 2003 yılının zararlı kapanmış olduğu dikkate alınır (Ege Ports Kuşadası Limanı'nı TDİ'den 7.7.2003 tarihinde devralmıştır.) Ege Ports'un gerçekte aşırı karlar elde etmediği anlaşılmaktadır. Netice olarak Kuşadası Limanı'nda 2003 yılı itibarıyla uygulanan tarifeler ve anılan yıl sonu dönem zararının varlığıyla birlikte yukarıda değinilen alternatif gelir tespiti ve işin özelliği dikkate alındığında aşırı yüksek kar marjları içermediği tespit edilmiştir.

Uygulanan tarifelerin yüksek olup olmadığının tespiti için kar/maliyet oranı dışında kullanılabilecek diğer bir yöntem de ilgili pazarda faaliyet gösteren rakip teşebbüslerin kar oranları ile karşılaştırma yöntemidir. Ancak, ilgili coğrafi pazarda alternatif olabilecek tek limanın da (İzmir) 2003 yılı içerisinde sadece bir adet yolcu gemisine hizmet etmiş olması ve yük limanı olarak faaliyet göstermesinin yanı sıra kira gideri de ödemediği göz önünde bulundurulursa kar marjı mukayesesi yapılmasının yanıltıcı olacağı kanaatine varılmıştır.

Bu olay itibarıyla pek sağlıklı olmayan ancak yol gösterici olması bakımından faydalı olacağı düşünülen diğer bir usul de komşu coğrafi pazarlarda yani Akdeniz çanağında faaliyet gösteren liman işletmelerinin tarifeleriyle Ege Ports'un tarifelerinin karşılaştırılmasıdır. Örnek alınan bazı liman tarifeleri aşağıdaki gibidir:

<i>Lüks sınıfı gemi</i>	<i>90,000 GRT ve 2,000 Yolcu</i>									
	<i>Pilotaaj</i>	<i>Palamar</i>	<i>Römork</i>	<i>Ayak Bastı</i>	<i>Atık</i>	<i>Liman Harcı</i>	<i>Tender</i>	<i>Gümrük</i>	<i>Hatlar</i>	<i>Toplam</i>
Barcelona	2.800	11.000		9.200	7.500			200	2.200	\$ 33.700
Naples	4.700	3.350		1.400	2.000			1.150	1.900	\$ 14.500
Venice	8.500	13.850	9.500					1.300	2.600	\$ 35.750
Livorno	3.400	200		5.000	1.000			1.300	3.600	\$ 14.500
Piraeus	1.400	400	1.600	1.000		3.600		200	125	\$ 8.325
Corfu	1.200	150	1.100			1.400		200		\$ 4.050
Santorini	200					1.400	7.000	200		\$ 8.800
Mikonos	200					1.600	4.600	200		\$ 6.600
Thessalonica	300	350	3.000	1.000		4.000		200	125	\$ 8.975
Kuşadası-2003	9.035	-	7.199	12.000	878	-	-	-	-	\$ 23.626
Kuşadası-2004	9.035	-	7.199	13.000	1.053	2.048				\$ 32.335

04-22/233-49

Güvenlik ve fener ücreti Kuşadası dışında sadece Barcelona Limanında alınmaktadır ve bedelleri sırasıyla Kuşadası'nda 2.048 ve 4.860 ABD Doları iken Barcelona'da 500 ve 300 Dolar civarındadır. Örnek alınan limanların hiçbirinde sahil sıhhiye olarak isimlendirilen herhangi bir harç uygulaması bulunmamakla beraber Kuşadası'nda 2003 yılında sahil sıhhiye için gemilerden 8.150 Dolar alınmış, 2004 yılında ise 4.075 Dolar alınması planlanmıştır. Bununla birlikte yürürlükteki mevzuat gereğince sahil sıhhiye ve fener ücreti ilgili kamu kuruluşlarınca tahsil edilmekte ve devlete gelir kaydedilmektedir. Netice olarak bir geminin Kuşadası Limanı'nda 2003 yılı için ödediği 36.600 Dolar'lık bedelin diğer limanlara göre yüksek olduğu kabul edilmekle birlikte, bu rakamın 13.000 Dolar'lık kısmını ilgili devlet kuruluşları tahsil ettiğinden Liman işletmesi sadece sunduğu hizmetler karşılığında 23.000 Dolar tahsil etmektedir.

Yukarıdaki tabloda alınan ücretlere bakıldığında Barcelona ve Venedik'ten sonra en pahalı limanın Ege Ports tarafından işletilen Kuşadası Limanı olduğu görülmektedir. Tarifelerin yüksek olması daha önce bahsedildiği gibi, işletmenin aşırı karlar elde ettiği anlamına gelmemekte; yüksek tarifelerin ana nedenini, kira ve faaliyet giderlerinin yüksek olması oluşturmaktadır. Bu nedenlerle Ege Ports'un esas faaliyetlerinden elde etmiş olduğu yaklaşık % civarındaki kar oranının müşterielerin haksız olarak sömürülmesi sonucunu doğuran aşırı tekel karları olmadığı ve dolayısıyla liman hizmet tarifelerine ilişkin bu uygulamaların, aşırı fiyat uygulanmasını yasaklayan 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesine aykırı nitelikler taşımadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

J.3.2. Müşteriler Arasında Ayrımcılık Yapılması

Değerlendirmenin ilk kısmında da değinildiği gibi Kanun'un 6. maddesi bir piyasadaki hakim durumun Türkiye coğrafyasının tamamında veya bir bölümünde kötüye kullanılmasını yasaklamaktadır ve sınırlı olmamakla birlikte örnek mukabilinde kötüye kullanma halleri, aynı maddenin ikinci fıkrasında bendler halinde sayılmıştır. Bu hallerden biri de sağlayıcılar ve/veya müşteriler arasında ayrımcı uygulamalara ilişkindir. Madde hükmüne göre "Eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayrımcılık yapılması" bir kötüye kullanma eylemidir ve hakim durumdaki bir veya birden fazla teşebbüsün böyle bir usulle kendisiyle iş yapan teşebbüslerden birini diğerine karşı rekabette dezavantajlı hale düşürmesi, Kanun'un yasakladığı bir davranıştır. Aşağıda bu hususlara ilişkin değerlendirmelere yer verilmiştir.

J.3.2.1. Yolcu Motorları ile Kruvaziyer Gemiler Arasındaki Ayrımcılık

Önaraştırmaya karar verilen hususlardan ikincisi, Ege Ports'un müşterileri arasında ayrımcılık yaptığı iddiasıdır. Liman işletmesinden hizmet alan başlıca üç tür müşteri bulunmaktadır: deniz yolunu kullanan yolcular, yolcu gemileri (kruvaziyer gemiler) ve Samos, Patmos adaları-Kuşadası arasında yolcu taşıyan yolcu motorları ile feribotlar. Liman hizmetlerinden yararlananlar, bu şekilde

04-22/233-49

sınıflandırılmaktadır ve yerinde incelemelerde Ege Ports tarafından her bir kesime, aldıkları hizmet karşılığında farklı tarifeler uygulandığı görülmüştür.

Rekabet hukukunda, her bir müşteriye farklı tarife uygulanmasının haksız bir uygulama olabilmesi için gerekli temel faktör, müşterilerin eşit konumda olmalarıdır. Diğer bir deyişle yasaya aykırı durum, sadece farklı durumlardaki müşterilere aynı; aynı durumdaki müşterilere farklı satış şartlarının uygulanması halinde ortaya çıkabilmektedir.

Ege Ports'un çeşitli müşteri türlerine farklı uygulama yapmasına ilişkin olarak öncelikle bunlar arasında sağlanan hizmetler bakımından farklılık olup olmadığına; ayrımcı tarifeler vasıtasıyla müşteriler arasındaki rekabetin bozulup bozulmadığına bakmak gerekir. Öte yandan farklı müşteri grupları arasında mümkün olabilecek bir ayrımcılığı incelemenin yanı sıra aynı kesimde yer alan müşteriler arasında da biri lehine diğeri aleyhine farklı uygulamaların bulunup bulunmadığının tespiti de gerekmektedir.

Limana yanaşan bir yolcu motorunun liman işletmesinden kılavuzluk, römorkör, katı ve sıvı atık hizmeti gibi hizmetleri alması söz konusu değildir. Limandan sadece barınma hizmetleri almaktadır. Ancak 500 GRT'nin üzerindeki her yolcu gemisi bu hizmetlerin hepsini (pilotaj, römorkaj, barınma ve katı-sıvı atık⁴ ve güvenlik hizmetleri) almak zorundadır. Yolcu motorları, limanda günlük barınma için 20-35 ABD Doları öderken yolcu gemileri, büyüklüklerine ve aldıkları hizmetlere göre 10.000 – 25.000 Dolar ödemektedirler. Bu bakımdan alınan hizmete göre bir ücret ödenmekte ve verilmeyen hizmetin de bedeli alınmamaktadır. Bu çerçevede ayrımcı bir uygulama söz konusu değildir.

2004 yılı için kruvaziyer gemilerine de verilen hizmetler karşılığı üç basamaklı bir indirim sistemi uygulanması planlanmaktadır.

- Geminin her bir uğrağı için 15 uğrağa kadar % 1 artan indirim, 15 ve üstü uğraklarda sabit % 15 indirim,

- % 10'a kadar ulaşan donatan indirimi,

- % 10'a varan şirket grubu ya da kumpanya indirimi.

Bu indirimler, yolcu motorlarına ya da feribotlara uygulanmamaktadır. Bunun temel nedeni, yolcu motorlarının sadece barınma hizmeti karşılığı günlük 20-35 ABD Doları tutarında hizmet almasıdır.

Uygulanan indirim sisteminde limana daha çok uğrak yapan gemiler, uygulanan tarifelerden daha çok indirim kalemi elde etmektedirler. Bu uygulamalarda indirim kazanan gemi ile indirim alamayan gemi arasında rekabet açısından bir haksızlığın varlığının düşünülmesi mümkündür. Ancak gemilerin Liman İşletmesi karşısında eşit konumda olup olmamaları önem taşımaktadır. Ege Port ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığı arasında imzalanan 30 yıllık işletme haklarının devri sözleşmesi vasıtasıyla liman işletmesini devralan şirket, yüksek oranda

⁴ Atıkların alınmasıyla ilgili hizmet istenmediği takdirde MARPOL 73/78 Ek V gereğince verilen *Gemilerin Atıklarından Meydana Gelen Kirlenmeyi Önlemek İçin Teçhizat Raporu* limana verilerek bu hizmetlere ilişkin ücretlerin alınmaması sağlanır.

sabit maliyetlere katlanmaktadır (liman kira gideri ve personel giderleri, toplam yaklaşık ABD Doları). Sunulan her bir hizmet için sabit maliyetlerin yüksek olması, değişken maliyetlerin az olması nedeniyle limana gelen gemi sayısının maksimize edilmesi bir gereklilik arz etmekte; bu durum da her bir gemi için daha az bedelle hizmet alınabilmesi sonucunu getirmektedir. Uygulanan indirim sisteminin işletme ve genel iktisadi ilkeler bakımından makul, rasyonel ve objektif bir uygulama olduğu ve iktisadi rasyonelitesinin bulunması sebebiyle de Kanun'un 6. maddesinde belirtilen hukuka aykırılık niteliklerini taşımadığı kanaatine varılmıştır.

Gemiler ve feribotlara uygulanan tarifelerin farklı olmasının arkasında yatan iktisadi gerekçelere yukarıda yer verilmiş bulunmaktadır. Ayrımcılıkla ilgili ileri sürülen diğer husus kruvaziyer gemi yolcularıyla Samos-Patmos-Kuşadası arası çalışan feribot ve motorlu tekne yolcuları arasında liman harcı olarak alınan harçların farklı olmasıdır. Kruvaziyer yolcularından 2003 yılı için 6, 7, 8 ve 9 ABD Doları alınırken; feribot yolcularından 10 Dolar alınmıştır. 2004 yılı için de birinci kesim sabit olarak 6.5 Dolar ödeyecekken; ikinci kesim 10 Dolar ödemeye devam edecektir. Her iki kesim yolcular arasında farklı uygulamaların ayrımcılık olup olmadığını açıklığa kavuşturmak için yolcular için yapılan hizmetler ve maliyetlerine bakmak gerekmektedir. Aşağıda Ege Ports'tan edinilen bilgiler çerçevesinde, teşebbüsün feribot ve yolcularına yönelik katlandığı ek maliyetler ortaya konulmaktadır.

i) Yolcu Salonu Hizmetleri:

Özelleştirme öncesinde bir banka şubesine kiralanmakta olan alan, Ege Ports tarafından yapılan harcamalarla yeniden düzenlenerek halihazırda feribot yolcuları için bekleme salonu haline getirilmiştir. Salon oturma mekanları, televizyon, uydu ve müzik yayını içerecek şekilde organize edilmiş olup, özelleştirme öncesinde bu tip bir hizmet sağlanmadığı için yıllarca yollarda oturarak beklemek zorunda kalan feribot yolcularının özel kullanımına açılmıştır. Liman çevresinde 5-10 m²'lik dükkanların yıllık kira bedelleri 75.000 Amerikan Doları civarındayken, Ege Ports halihazırda 100m² genişliğindeki böyle bir alanı kiralamak yerine elde edebileceği gelirden feragat ederek feribot yolcularının hizmetine sunmaktadır. Yolcu salonunun sunduğu bu hizmetlerden kruvaziyer gemileriyle gelen yolcular faydalanmamaktadır ve salon halihazırda sadece feribot yolcularına tahsis edilmiştir.

ii) Terminal Binası Hizmetleri:

Gümrük mevzuatı nedeniyle gemi ile gelen kruvaziyer yolcularından farklı olarak, feribot yolcuları hem girişlerinde hem de çıkışlarında pasaport kontrolü yaptırmak zorundadırlar. Bu da terminal alanını (gümrüklü alanı) diğer yolculara kıyasla daha fazla kullanmalarına sebep vermektedir. Feribot yolcuları buradaki güvenlik, kimlik ve pasaport kontrolleri esnasında geçen süre zarfında terminal binasının sunduğu kolaylıklardan yararlanabilmektedirler.

Oysa ki kruvaziyer yolcuları terminal binasını çıkışta genellikle kullanmayıp sadece limana geri dönüşlerinde kullanmaktadırlar. Zaten feribotlar ve

04-22/233-49

krvaziyerler liman açısından birbirinden farklı iki müşteri tipi oluşturmaktadır. Bu nedenle limana gelen feribotlar ve kruvaziyer gemileri birbirinin rakibi de değildir. Liman açısından da, bunlara sunulan hizmetler ve bu hizmetlerin maliyetleri arasında farklar bulunduğu gibi limanın elde ettiği gelirler arasında da ciddi farklar mevcuttur.

iii) Güvenlik hizmetleri:

IPS (International Port Security) adlı Almanya merkezli güvenlik uygulamaları alanında uzman danışmanlık şirketi tarafından yapılan incelemede ISPS Code (International Port and facility Security Code) kapsamına uygun bir güvenlik sistemi için feribot yolcuları ile kruvaziyer gemi yolcularının ayrılması tavsiye edilmiştir.

Bu amaçla limana yanaşacak feribotta, yanaşma öncesi görevli güvenlik personeli tarafından bomba ve patlayıcı madde aranması, kimlik kontrolü yapılması, kruvaziyer gemi yolcularından ayrı olarak giriş-çıkış yapabilecekleri ortamın hazırlanması da dahil olmak üzere çeşitli önerilerde bulunulmuştur.

Ege Ports tarafından bu konuda yaz döneminde tamamlanması hedeflenen çalışmalar başlatılmıştır. Halihazırda kapalı devre güvenlik sistemi ile, feribot rampaları, terminal binası içi, feribot yolcusu bekleme salonu içi ve dışı 24 saat kontrol altında tutulmakta, uzman güvenlik ekiplerimiz ise tüm giriş-çıkışlar sırasında görevlerini yapmaktadırlar. Feribot yolcuları için sağlanması gereken ilave güvenlik hizmetleri doğal olarak ilave bir maliyet yaratmaktadır.

iv) Fiyatlama:

Sağlanan bütün bu ekstra hizmetler ve katlanılan maliyetlere rağmen, Ege Ports Kuşadası Limanı için feribot acentesinden feribot başına sadece 20 Amerikan Doları almakta, ve yolcu başına ise özelleştirme öncesinde TDİ tarafından uygulanan 10 Amerikan Doları tutarındaki ücret uygulanmaya devam etmektedir.

Kruvaziyer şirketleri limana ve Kuşadası'na daha fazla yolcu getirebilmek için hem finansal hem de işgücü ve zaman olarak yoğun bir çaba içerisinde olmasına rağmen, feribot işleticileri ne Kuşadası ve çevresinde ne de Yunanistan'da bu yönde bir çaba sarf etmektedir. Bunun yanı sıra feribotlar için tur acentesi olarak çalışan Azim Tur Ltd.Şti. ve Diana Deniz Taşımacılığı Tur Turizm ile sene başında yapılan görüşmelerde belirli sayılarda yolcu garantileri verebilmeleri halinde kruvaziyer gemileri benzeri indirimlerin yapılabileceği kendilerine önerilmiş olmasına rağmen, bu iki firma da herhangi bir yolcu garantisi vermeye yanaşmamışlardır.

Feribot yolcuları ile kruvaziyer yolcularından liman harcı olarak alınan ücretler arasındaki 3,5 ABD Doları tutarındaki fark, müşteri profillerinin farklı olması ve feribot yolcuları için yukarıda değinildiği üzere sunulan hizmetlerin fazla olmasından ve katlanılan maliyetlerin yüksekliğinden kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla uygulanan farklı tarifeler vasıtasıyla ayrımcılık yapıldığı iddiasına katılmak mümkün bulunmamaktadır.

Önaraştırma açılmasına neden olan şikayet dilekçesinde ayrımcılık hususunda yer alan ve yukarıda yer verilenler dışında iki iddia daha bulunmaktadır. Bunların

04-22/233-49

ilki, Ege Ports'un ortaklarından birinin uluslararası kruvaziyer taşımacılığı yapan Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL) olması dolayısıyla hizmet verdiği diğer yerli yabancı kruvaziyer taşımacılığı yapan tüm şirketler aleyhine uygulamalara gittiği yönündedir. Ancak RCCL geçtiğimiz yıl limana hiçbir gemi getirmedeği gibi; Ege Ports belgeleri üzerinde yapılan incelemelerde de RCCL'nin rakipleri karşısında kayırlacağına dair herhangi bir bilgi veya şirket politikasına ilişkin karara rastlanılmamıştır.

J.3.2.2. Kruvaziyer Gemiler/Gemi Acenteleri Arasında Ayrımcılık

İkinci ayrımcılık iddiası, Ege Ports'un ortakları arasında yer alan Marvel Investment S.A. (Marvel)'nın Türkiye temsilciliğini ve Ege Ports yönetim kurulu üyeliğini Marvel adına yürüten Erkunt ÖNER'in aynı zamanda Tura Turizm ve Seamer isimli gemi acenteliği ve turizm iştiraklerinin de olması ve liman işletmesinde de karar merciinde aktif rol alması sebebiyle kendi iştirakleri lehine uygulamalara gideceği iddiasıdır. Şirket merkezinde ve gemi acenteleri nezdinde Raportörlerce yürütülen yerinde incelemelerde bu iddiayı destekleyen veya doğrulayan bilgi ve belgelere ulaşılamamıştır. Ancak Marvel temsilcisi Erkunt ÖNER'in Ege Ports yönetiminin bilgisi dışında, bulunduğu pozisyonu kullanarak sahibi olduğu ve isimleri yukarıda anılan teşebbüsler lehine bu tür girişimlerde bulunduğu; ancak Ege Ports Yönetim Kurulunun bu durumdan haberdar olması neticesinde söz konusu girişimleri engellediği anlaşılmıştır.

Ege Ports'un yayınladığı Eylül Bülteni'nde de bu iddialara yönelik olarak "Bu konuda gerçek dışı iddialar yer almakta. Ege Ports bir yolcu limanı işletiyor. Gemi acentası değil. Ege Ports, tüm acentalara ve kumpanyalara standart hizmet vermektedir." denilmektedir.

J.3.3. Bir Pazardaki Hakim Durumun Başka Bir Pazarda Kötüye Kullanılması

Bu konuya ilişkin iddiada, Ege Ports'un turistlere hediyelik eşya, halı, deri ve altın-gümüş satan işyerlerinin bir kısmıyla belirli bir komisyon karşılığında turistleri onlara yönlendirme hususunda anlaşma sağladığı; bu anlaşmaların diğer mağazalar aleyhine rekabeti engellediği öne sürülmektedir. Yapılan incelemelerde Liman İşletmesinin bu yönde herhangi bir faaliyetine rastlanılmamış; bununla birlikte bu uygulamaların gemi sahibi ya da kara turizmi yapan seyahat acenteleri tarafından alışverişte turistlere güven sağlamak için "tavsiye edilen mağazalar" olarak organize edildiği, acentelerde yapılan görüşmeler neticesinde anlaşılmıştır. Sonuç olarak Ege Ports'un öne sürülen bu iddia ile doğrudan bir ilgisinin olmadığı; şikayetin Ege Ports'un ortaklarından RCCL'nin uluslararası kruvaziyer işleticisi olarak doğrudan yürüttüğü organizasyonların bir sonucu olarak yapıldığı; ancak 2003 yılı içerisinde RCCL'in herhangi bir gemi getirmemiş olması sebebiyle şikayetin geçerli bir dayanaktan yoksun olduğu anlaşılmıştır.

K. SONUÇ

Düzenlenen rapora, toplanan delillere ve incelenen dosya kapsamına göre;

Ege Liman İşletmeleri A.Ş.nin,

- Ege Bölgesinde yer alan Efes antik kenti ve Meryem Ana Evi gibi tarihi ve turistik yerlere yolcu getirmek isteyen gerek kruvaziyer gemiler gerekse feribot ve yolcu motorlarının yanaşması için gerekli liman bakımından etkin alternatifinin bulunmaması, yeni liman yapımının fizibl olmaması ve pazar payının 2002, 2003 yıllarında sırasıyla % ve olması, 2004 yılı için de tarifelerin yüksek olmasına rağmen % olarak öngörülmesi sebebiyle, ilgili coğrafyadaki liman işletme hizmetlerinde 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun bakımından hakim durumda olduğu;

- Ancak, Liman İşletmesi, gemi donatanları, gemi acenteleri, turizm işletmeleri gibi müşterileri ve Kuşadası Ticaret Odası nezdinde yapılan görüşme ve incelemelerde kendisinden hizmet alan müşterilere uyguladığı tarifelerin bakımından esas faaliyetlerindeki operasyonel kar marjının % olduğu, bu haliyle dahi teşebbüsün 2003 bilanço dönemini zararla kapattığı ve dolayısıyla aşırı karların söz konusu olmadığı,

- Farklı müşterilere farklı tarifeler uyguladığı, ancak aynı müşteriler arasında ayrımcılık yapmadığı,

- Turistik eşya, deri ürünleri ve altın-gümüş satan mağazalarla herhangi bir anlaşma içine girmediği ve dolayısıyla liman işletmeciliğindeki hakim durumunu başka bir pazarda kötüye kullanmadığı,

tespit edilerek, Ege Liman İşletmeleri A.Ş. hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun'un 41. maddesine göre soruşturma açılmasına gerek olmadığına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.