

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2010-4-165 (Önaraştırma)  
Karar Sayısı : 10-60/1256-470  
Karar Tarihi : 23.9.2010

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI  
Üyeler : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, Mehmet Akif ERSİN,  
İsmail Hakkı KARAKELLE, Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY,  
Reşit GÜRPINAR

**B. RAPORTÖRLER** : Serpil YANIK, Recep GÜNDÜZ, Burcu CAN

**C. BAŞVURAN** : Gizlilik talebi bulunmaktadır.

**D. HAKKINDA İNCELEME**

- YAPILANLAR** : - Dört Kardeşler Deniz Nakliyat Turizm Tic. Ltd. Şti.  
İskele Meydanı Çardak Lapseki/Çanakkale
- Erdemler Nakliyat Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği  
Tersanecilik İnş. San. Tic. Ltd. Şti.  
Kore Kahramanlar Cd. No:12/A Gelibolu/Çanakkale
- Gelba Gelibolu Bal.San. ve Paz. Ltd. Şti.  
Fener Ovası Mevkii Sütlüce Köyü Gelibolu/Çanakkale
- Gelibolu Denizcilik ve Liman İşletmeleri San. ve Tic. A.Ş.  
Hoca Hamza Mh. Miralay Şefik Aker Cd. Aksoy Apt. No:4/4  
Gelibolu/Çanakkale
- Gestaş Deniz Ulaşım Turizm Ticaret A.Ş.  
Cevatpaşa Mh. Ziveriye Sk. No:18 Çanakkale
- Karagözler Deniz Nak. Ltd. Şti.  
Alaaddin Mh. Kaptanlar Sk. No:6 Gelibolu/Çanakkale
- Kerem Denizcilik Nakliyat Turizm Petrol Ür. Liman İşl. İthalat  
İhracat ve Tic. Ltd. Şti.  
Belediye İş Merkezi K:3 No:7 Gelibolu/Çanakkale
- Kilitbahir Deniz Nakliyat Turizm Ticaret Ltd. Şti.  
Kilitbahir Köyü Eceabat/Çanakkale
- Kilitbahir Köyü Tüzel Kişiliği  
Kilitbahir Köyü Eceabat/Çanakkale
- Kara Hasan Deniz Nakliyat Ltd. Şti.  
Hoca Hamza Mh. Tuğsavul Cd. No:14 K:3 17500  
Gelibolu/Çanakkale
- NG Deniz Taş. Ltd. Şti.  
Rumeli Cd. Rumeli Palas Apt. No:63/5 Osmanbey/İstanbul

**E. DOSYA KONUSU** : Çanakkale Boğazında yolcu ve araç taşımacılığı yapan firmaların, alternatif ulaşımın olmadığı bölgede tekelleştikleri ve fahiş fiyat uyguladıkları iddiası.

**F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Önaraştırma konusu iddialar, genel itibarıyla, Çanakkale Boğazı bölgesinde deniz yoluyla yolcu ve araç taşımacılığı yapan teşebbüslerin

## 10-60/1256-470

rekabete aykırı eylemlerde bulduklarına ilişkin olup, söz konusu iddialar iki başlık altında değerlendirilmiştir:

- Çanakkale Boğazı hatlarında faaliyet gösteren teşebbüslerin sağladıkları hizmete yönelik olarak birlikte fiyat tespit ettikleri iddiası.

50 - Alternatifi bulunmayan hatlarda tekel konumuna gelen söz konusu teşebbüslerin, bu pazar gücünü kötüye kullandıkları iddiası.

**G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 29.6.2010 tarih ve 5050 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 5.7.2010 tarih ve 2010-4-165/İİ-10-187.SY sayılı İlk İnceleme Raporu, 8.7.2010 tarih ve 10-49 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 10-49/927-M sayı ile karar verilmiştir.

60 İlgili karar uyarınca düzenlenen 14.9.2010 tarih ve 2010-4-165/ÖA-10-187.SY sayılı Önaraştırma Raporu 17.9.2010 tarih ve REK.0.08.00.00-110/379 sayılı Başkanlık önergesi ile 10-60 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

**H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor'da;

70 - Çanakkale Boğazı'ndaki hatlarda faaliyet göstermek isteyen firmalarla iskele kullanımına ilişkin olarak imzalanan sözleşmelerde getirilen ve bu firmaların Boğaz'daki bazı hatlarda faaliyet göstermelerini yasaklayan hükümler, hizmet pazarlarının paylaşılması pratik sonucunu doğurduğundan, sözleşmelerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı olduğu ve 5. madde çerçevesinde muafiyet alamayacakları, söz konusu hükümlerin hukuken geçersiz olduğu, bu yöndeki maddelerin varsa yürürlükteki sözleşmelerden derhal çıkarılarak gerekli değişikliklerin yapılması ve bundan sonraki sözleşmelere bu yönde bir hüküm konulmaması yönünde Kanun'un 9/3. maddesi uyarınca görüş gönderilmesi gerektiği,

- Çanakkale Boğazı'nın kuzeyindeki Gelibolu-Çardak hattında yapılmış olan havuz niteliğindeki işbirliğinin Kanun'un 4. maddesine aykırı olup 5. madde çerçevesinde muafiyet alamayacağı, bu nedenle derhal sona erdirilmesi ve hatta düzen ve istikrarı sağlama gibi amaçlara Kanun çerçevesinde rekabeti daha az sınırlayıcı yöntemlerle ulaşılmaması yönünde Kanun'un 9/3. maddesi kapsamında görüş gönderilmesi gerektiği,

80 - Çanakkale Boğazı'nın güneyindeki Kilitbahir hattında Erdemler Nakliyat Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği Tersanecilik İnş. San. Tic. Ltd. Şti. (Erdemler) ve Kilitbahir Deniz Nakliyat Tur. Tic. Ltd. Şti. (Kilitbahir Ltd.) arasında geçmişte yapılan havuz anlaşmasının da benzer şekilde 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine açık şekilde aykırı olduğu ve muafiyet alamayacağı, pazara yeni girecek teşebbüslerle bu türden işbirliklerine gidilmemesi yönünde Kanun'un 9/3. maddesi uyarınca görüş gönderilmesi gerektiği,

- Önaraştırma konusu anlaşma veya uyumlu eylem iddiasına ilişkin olarak, mevcut durumda piyasadaki fiyat paralelliklerinin pazarın özelliklerinden kaynaklandığı ve ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin Kanun'un 4. maddesi anlamında aralarında fiyat belirlemeye yönelik bir anlaşma veya uyumlu eylem içerisinde olduklarına dair yeterli belge ve bulgu olmadığı,

90 - Gestaş Deniz Ulaşım Turizm Ticaret A.Ş. (Gestaş)'ın ilgili pazarda bağımsız biçimde davranmasını sağlayacak ekonomik güce sahip hâkim durumda bir teşebbüs olduğu,

- Ancak şikâyet konusu aşırı fiyata ilişkin olarak yapılan incelemeler sonucunda Çanakkale Boğazı'nda uygulanan fiyatların aşırı olduğuna dair yeterli bulgu olmadığı

10-60/1256-470

görüşüne yer verilmiştir.

## I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### I.1. İlgili Pazar

#### I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

100 Çanakkale Boğazı'nda, boğazın iki yakası arasında karayolu bağlantısı olmaması ve yolcu, araç ve yük taşımacılığının araba vapuru ve feribotlarla sağlanıyor olmasının yanı sıra, önaraştırma konusunun da bu hatlardaki rekabet koşullarının bozulmasına yönelik şikâyetlerin incelenmesi ile ilgili olması sebebiyle, bu dosya bakımından, ilgili ürün pazarı, "deniz yoluyla yolcu ve araç taşımacılığı hizmeti pazarı" olarak belirlenmiştir.

#### I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

Önaraştırma konusu faaliyetlerin yürütüldüğü hatlar Kilitbahir-Çanakkale ve Eceabat-Çanakkale hatları olmakla beraber Çanakkale Boğazı'nda yer alan hatların birbirlerine ikame olması nedeniyle, ilgili coğrafi pazar "Çanakkale Boğazı Bölgesi" olarak belirlenmiştir.

### I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

#### I.2.1. Teşebbüslerin Yetkilileri ile yapılan Görüşmeler

##### 110 - Gestaş Deniz Ulaşım Ticaret A.Ş.

Gestaş yetkilisi konuya ilişkin olarak aşağıdaki bilgileri vermiştir:

120 - Gestaş Ağustos 2006'da Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ)'den devraldığı feribot ve iskele kullanım hakları ile arabalı vapur taşımacılığı faaliyetine başlamıştır. Gestaş'ın %99 oranındaki hisse Çanakkale Valiliği İl Özel İdaresi'ne ait olmak üzere Çanakkale Belediyesi, Çanakkale Sanayi ve Ticaret Odası, Ayvacık Belediyesi ve Süleyman Bey Kooperatifi'nden ibaret olan beş ortağı bulunmaktadır. Gestaş'ın faaliyet gösterdiği hatlarda adalar iskeleleri TDİ, diğer iskeleler ise Milli Emlak'a ait olup Gestaş bu iskelelerin kullanım hakkını haizdir. Gestaş'ın kullanım hakkına sahip olduğu Çanakkale iskelesi rakip Kilitbahir teşebbüsü tarafından para karşılığında kullanılmakta olup, Gelibolu iskelesi de rakipler ile ortak kullanılmaktadır.

130 - TDİ, Gestaş'ın feribot ve iskele kullanım haklarını kendisinden devralmasından önceki 5 yıl fiyatlarda artış yapmamıştır. Şirketimiz devirden sonra mevcut fiyatlarla kar edemeyeceğinden, ücret artışına gitmiştir. 2 sene önce de petrol fiyatlarındaki yükseliş nedeniyle zam yapılmıştır.

130 - Boğaz hatlarında doluluk oranı daha yüksek olmakla birlikte, adalar hattındaki yolcu ve araç sayısında da son dönemde artış olmuştur. Çanakkale Boğazı'nda en yüksek fiyatı filomuzun eski olması ve maliyetlerimizin daha yüksek olması nedeniyle firmamız uygulamaktadır. Gestaş daha ağır gemilerle daha yüksek mesafeye gitmekten diğer firmalar motorlarla daha düşük maliyetli çalışabilmektedirler. Fiyat belirlerken, başka karşılaştırma imkânı bulunmadığından, İDO'nun Eskihisar Topçular hattıyla kıyaslama yapılmaktadır. O hattaki fiyatları uygulayamasak da takip ediyoruz. Boğaz hatlarında Gestaş'ın pazar payı yaklaşık %...'dir. Adalar hattında yalnızca biz çalışıyoruz, ...

##### - Kilitbahir Deniz Nakliyat Turizm Tic. Ltd. Şti.

Kilitbahir Ltd. yetkilisinden konu hakkında elde edilen bilgiler şu şekildedir:

- Kilitbahir Ltd. 1960'lardan bu yana yalnızca Kilitbahir-Çanakkale hattında faaliyet göstermektedir. Kilitbahir iskelesi Milli Emlak'a aittir ve Kilitbahir Köyü muhtarlığı tarafından kullanım hakkı tahsis edilmektedir. Şu anda bu hatta yalnız biz taşıma yapmaktayız, ancak Erdemler 2003 yılından başlayarak üç-dört yıl süreyle Kilitbahir'de

140 bizimle havuz sistemi kapsamında çalıştı. Bu sistemde maliyetler her şirketin kendisine ait olmakla birlikte, günlük hâsılatın beşte biri Erdemler'e verilmekteydi ve iki şirketin gemileri sıraya konulmuştu. Daha sonra Erdemler, iskele kullanım hakkı sözleşmesi hükümlerine aykırı olarak Kepez-Çanakkale hattında faaliyet göstermeye başlayınca, Kilitbahir-Çanakkale hattındaki sözleşmesi feshedildi. Havuz sistemi Gelibolu'da faaliyet gösteren teşebbüsler arasında da uygulanmaktadır. Günlük hâsılat şirketler arasında eşit olarak paylaşılmaktadır. Bu sistemin sebebi, teşebbüslerin gemilerinin boş sefer yapmasının ve bu sebeple zarar etmesinin önüne geçilmesidir.

150 Yetkili, şirket yöneticisi Nurdan ÇOKTİN'in bilgisayarından alınan 1.3.2007 tarihli belgeye ilişkin olarak, belirtilen tarihte Belediye Kilitbahir tarafından kullanılan yolu kapatma kararı almıştı, bu durumda bize Gestaş'ın rampalarına yanaşmamız önerildi. Ancak bu rampalar bizim gemilerimize uygun değildi, aynı zamanda Gestaş, bu rampaların kullanılabilmesi için havuz sistemi uygulanması şartını getirdi. Belirtilen sistemde gerek kendi gerekse bizim sefer saatlerimizi Gestaş belirleyecekti ve gelir havuzda toplanarak paylaşılacaktı. Ancak şikâyetlerimiz sonucu Belediye belirtilen yolu kapatma kararını uygulamaya koymayınca söz konusu uygulama yapılamadı.

160 - Mevcut durumda Çanakkale-Kilitbahir arası, Gestaş'ın faaliyet gösterdiği Çanakkale-Eceabat hattından daha kısa mesafe olmakla birlikte fiyatlarımız birbirine yakındır; bizim uyguladığımız fiyat ... TL, Gestaş'ın fiyatı ise ... TL'dir. Mesafe sebebiyle maliyetimiz Gestaş'tan daha düşük olduğundan, fiyatı ... TL'nin altına indirebilecek durumdayız, ancak iskele kullanım hakkı Gestaş'a ait ve bu şirket fiyatı düşürmemize karşı çıkabilir. Sorun yaşamak istemediğimiz için Gestaş ile fiyat rekabeti yapmayı tercih etmiyoruz. Söz konusu şirketin hâlihazırda sahip olduğu gemiler eski ve büyük olduğundan, bu kadar kısa mesafede faaliyet göstermek için fazla maliyetlidir. Bu nedenle Gestaş Kilitbahir-Çanakkale hattında şu anda faaliyet göstermemektedir.

**- Erdemler Nakliyat Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği Tersanecilik İnş. San. Tic. Ltd. Şti.**

Erdemler yetkilisince dile getirilen konu hakkındaki hususlara aşağıda yer verilmiştir:

170 - Çanakkale Boğazı etrafında yolcu ve araç taşımacılığı yapılan hatlar Çanakkale-Kilitbahir, Çanakkale-Eceabat, Gelibolu-Lapseki ve Gelibolu-Çardak'tır. Söz konusu hatlardan Çanakkale-Eceabat ve Çanakkale-Lapseki arasında sadece Gestaş faaliyet göstermektedir. Erdemler'in faaliyet gösterdiği tek hat olan Gelibolu-Çardak hattında 5 firma daha faaliyette bulunmaktadır. Söz konusu firmalar NG Deniz Taşımacılık, MEM Deniz Taşımacılık, Gelba, Karahasan ve Doğanaslan firmalarıdır. Bu hatta Erdemler'in uyguladığı fiyatlar; taksiler için ... TL, minibüsler için ... TL, kamyonlar için ... TL, tırlar için ... TL ve yolcular için ... TL'dir.

180 - Anılan hatların bulunduğu bölge Trakya ve Marmara'dan gelen araçlar için Anadolu'ya geçiş anlamında bir dağıtım noktasıdır. Bu nedenle, söz konusu hatlar birbirlerini tam olarak ikame etmektedir. Yani karşıya geçmek isteyen müşteriler bu hatlardan herhangi birini tercih etmekte serbesttirler. Dolayısıyla bu hatlarda rekabet düzeyinin yüksek olduğunu belirtmek mümkündür.

180 - Gestaş'ın faaliyet gösterdiği hatlarda özel firmaların faaliyet göstermesi söz konusu olamamaktadır. Zaten, hatlar birbirlerine ikame oldukları için özel teşebbüslerin faaliyet gösterdiği hatlara Gestaş'ın; Gestaş'ın faaliyet gösterdiği hatlara ise özel firmaların girmesi söz konusu olmamaktadır.

- Faaliyet gösterdiğimiz Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren firmaların hareket saatleri teknik nedenlerden dolayı Liman Müdürlüğü tarafından belirlenmektedir. Liman'da tek bir rampa olduğu için birden fazla geminin aynı anda limandan hareket etmesi mümkün değildir.

## 10-60/1256-470

Bu hatlarda faaliyet gösteren firmaların fiyat düzeyleri ise aynıdır.

### - Dört Kardeşler Deniz Nakliyat Turizm Tic. Ltd. Şti.

190 Teşebbüs yetkilisinin önaraştırma konusuna ilişkin olarak belirttiği hususlara aşağıda yer verilmiştir:

- Şirketimiz Gelibolu Çardak hattında faaliyet göstermektedir. Bu hatta bizden başka 5 firma daha faaliyette bulunmaktadır. Bu hatta gerçekleştirdiğimiz taşımacılık saat ve ücret düzenlemesi bakımından Liman Başkanlığı'na bağlıdır.

200 - Gestaş'ın 2006 yılındaki özelleştirmeden sonra faaliyet göstermeye başlaması, piyasadaki faaliyet düzeyini önemli ölçüde etkiledi. Gestaş'tan önce faaliyet gösteren TDİ zamanında oldukça ciddi rekabet vardı ve bu düzende bizler ciddi zararlar ettik. Gestaş'tan sonra rekabet yine ciddi düzeyde olmasına karşın eski dönemdeki gibi zarar ettiğimizi söylemek söz konusu değildir. Bizim faaliyet gösterdiğimiz Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren tüm firmalar aynı fiyatları uygulamakta ve Liman Başkanlığından alınan izin çerçevesinde yarım saatte bir hareket etmektedirler.

- Bizler diğer altı firma ile birlikte Gelibolu Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş. (Gelibolu Denizcilik)'nin kurucu ortakları arasında yer almaktayız. Söz konusu firmanın tek kuruluş amacı özellikle alt yapı bakımından alınması gereken kararları almaktır. Kuruluş Sözleşmesi'nde feribot taşımacılığı bulunmasına rağmen mevcut durumda Gelibolu Denizcilik şu anda aktif değildir.

### - Gelibolu Denizcilik ve Liman İşletmeleri San. ve Tic. A.Ş.

Şirket yetkilisinin konuya ilişkin olarak belirttiği hususlar aşağıdaki gibidir:

210 - Gelibolu Denizcilik 2006 yılından bu yana faaliyet göstermektedir. Gelibolu ile Çardak arasında faaliyet gösteren 6 firmanın kurucu ortakları arasında bulunduğu şirketimizin esas kuruluş amacı, Gelibolu iskelesinde faaliyetimizi önemli ölçüde etkileyen alt yapı eksikliklerini gidermektir. Bu amaçla başlıca hedefimiz Belediye Başkanlığı ile de uzlaşmamızın sonucu olarak belediyenin bize tesis ettiği yere bir adet iskeleye yaptırmak olup, gerekli makamlardan izin alma çalışmalarımız devam etmektedir.

220 - Gelibolu Denizcilik'in de çabalarının temelinde faaliyet gösterdiğimiz hatta daha önce var olan bir takım düzensizliklerin giderilmesi bulunmaktadır. Bu anlamda belediye başkanlığının da önderliğinde zaman tarifelerini belirledik. Böylece, gemilerin kalkış saatleri önemli ölçüde düzenlilik kazanmış ve önemli sorunlardan birisi de ortadan kaldırılmıştır. Bu piyasada faaliyet gösteren firmalar küçük bir yerde faaliyet gösteren teşebbüsler oldukları ve fiyat göstergeleri piyasada oldukça şeffaf olduğu için firmalar tarafından uygulanan fiyatlar paralellik arz etmektedir.

230 - Bize göre Çanakkale Boğazı'nda yapılan feribot taşımacılığında en önemli sorun önceden TDİ işletmesinde olan feribot hatlarındaki özelleştirmenin sağlıklı biçimde gerçekleştirilmemiş olmasıdır. Zira feribot işletmesi muayyen bedelin çok altındaki fiyatlar ile İl Özel İdaresine devredilmiş ve kamunun bütün imtiyazlarını kullanabilmesinin önü açılmıştır. Bu amaçla özelleştirme pazarda rekabet düzeyinin iyileştirilmesi anlamında herhangi bir katkı sağlamamıştır. Kamu kaynaklarından ve imtiyazından faydalanma imkânı olan bir teşebbüs ile bizlerin bu hatta rekabet etmesi söz konusu değildir. Zira Gestaş, İl Özel İdaresinin desteğini arkasına alarak, belediyeye ait bazı iskelelerin mülkiyetini devralmıştır. Bununda ötesinde, Gestaş yine kamu imtiyazını kullanarak, araçlardan alınması gereken park ücretlerini almama gibi bir imtiyaz kullanarak, rakiplerine karşı önemli bir rekabet avantajı kazanmaktadır.

## I.2.2. Yerinde İncelemede Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

## 10-60/1256-470

1- Kilitbahir-Çanakkale hattında faaliyet gösteren Kilitbahir Ltd, Kilitbahir İskelesi'nin kullanım hakkı için Kilitbahir Muhtarlığı, Çanakkale İskelesi'nin kullanım hakkı için ise söz konusu iskelenin işletim hakkını haiz olan Gestaş ile sözleşme akdetmiştir.

Gestaş ile Kilitbahir Deniz Nakliyat arasında bir yıl süreli olarak imzalanan "Çanakkale Koltuk Barınağı'ndan Yolcu ve Araç Taşıma Protokolü'nün "Sefer Yapılacak Mevki"ye ilişkin 7. maddesi hükmünü şu şekildedir:

240 *"Firma seferlerini Kilitbahir mevkiine yapacak olup, Eceabat'tan kesinlikle sefer yapmayacaktır. Böyle bir durumun tespiti halinde hiçbir ihtar ve ihbara gerek kalmaksızın protokol münfesi sayılacaktır. Bu hususta firma hiçbir gerekçe ileri sürmeyeceğini kabul ve taahhüt eder."*

Söz konusu hüküm, Gestaş ile Kilitbahir Ltd. arasında imzalanan 15.6.2008, 15.6.2009, 1.8.2010 tarihlerinde akdedilen sözleşmelerin tamamında yer almaktadır.

Aynı hüküm Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliği ile Kilitbahir Ltd. arasında yapılan devletin hüküm ve tasarrufu altında kayıtlı ancak Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliğine kiralanmış bulunan Kilitbahir'deki Motor Basen Sahası'ndan istifade edilmesine ilişkin olarak 2002-2010 yılları arasında yıllık imzalanan sözleşmelerin tamamında yer almaktadır.

250 Benzer nitelikteki bir hüküm 2002-2009 arasında Kilitbahir-Çanakkale ve Kepez-Kilitbahir hatlarında çalışan Erdemler'in Kilitbahir Motor Basen Sahası'ndan yararlanmak için Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliği ile yaptığı tüm sözleşmelerde de düzenlenmiştir.

2- Gelibolu Denizcilik bünyesinde yapılan yerinde incelemelerde kurucu ortak olan teşebbüs temsilcilerinin imzaları ile alınmış bir takım karar metinlerine ulaşılmıştır. Söz konusu belgelerden dosya kapsamında önem arz edenlere aşağıda yer verilmiştir:

- Herhangi bir tarih belirtilmeyen fakat altında kurucu ortakların (Erdoğan Aziz Erdem, Mehmet Yükseliyor, Mustafa Rüçhan Özer, Tuncay Karagöz, Erhan Gündüz) imzası bulunan "Karar" başlıklı metin aşağıdaki şekildedir:

260 *"Karar*

1. *Dışarıda para toplamak kesinlikle yasak. Gemiler süratle araçları alıp parayı içerde toplayacaklar.*

2. *Rampada araç olan teknenin yanındaki rampaya Çardak'tan gelen gemi araç indirildikten sonra, araç yoğunluğu varsa ya da hava lodossa (bu kararı yazıcı verecek) yerinden çıkmayıp hemen araç alıp yola çıkacak. Yoğunluk tamamlanınca tekneler sırayı düzelterek.*

3. *Para toplayan kişi araç sayısını kaptan bildirecek ve kaptan yazacak. Gerekli görüldüğünde kaptan kontrol yapacak veya yaptırılacak. Minibüsler, kamyonetler cinslerine göre belirlenecek. (Ruhsat)*

270 4. *Kaptanlar eğitime alınacak yetkiler görüşülecek.*

5. *Tüm güverteciler ayrı ayrı yazım yapacaklar ve fişleri kaptana verecekler.*

6. *İskelenin iç kısmına yatmak için kimse rampa yapmayacak.*

7. *Gece için bir meydancı alınacak.*

8. *Saman mevsiminde kamyonlara zam yapılacaktır. Kamyon 80 YTL Tır 100 YTL olacak.*

9. *Ortak teknelerden herhangi birine Liman başkanlığınca ceza kesildiğinde bu ceza havuzdan ortak ödenecek.*

10. *Rampadan araç alan tekneleri Çardaktan gelen tekne sıkıştırmayacak tekne çıkıncaya kadar açıkta bekleyecektir.*

**10-60/1256-470**

280 11. Yukarıda alınan kararların uygulanmasından Tuncay SARI ve Recep YÜZÜAK sorumlu olacaklar. Gemi kaptanları ve personeli Tuncay SARI ve Recep YÜZÜAK'ın verecekleri talimatları aynen uygulamak zorundadırlar. Her iki yetkili de personelin hatasından dolayı personelin işine son verme yetkisine sahiptirler.”

- 24.03.2007 Tarihli Toplantı Gündem Maddeleri başlıklı belge:

“1. Tehlikeli madde izni çıkması sonucunda Gestaş ile anlaşmanın bozulup bozulmayacağı

2. Gemilere alınacak güvenlik görevlileri

3. Olağanüstü durumlarda Gestaş rampalarının kiralanması

4. Bazı özel yapılı araçların tarifeye ücretlerinin konulması

5. Yazlık kıyafetler

290 6. İskele ve rıhtımlardaki yıkık ve hasarlı yerlerin onarılması

7. Belediyenin alacağı Hazine yerleri hakkında görüşme

8. Çardak iskelesinde eleman görevlendirilmesi

9. Çardak iskelesi çalışma pozisyonu

10. Yazıcıların zam talepleri

11. Ücretsiz geçecek resmi kurum araçları

12. Gelba İşletmesinin Gelibolu Denizcilik A.Ş. giderlerine ortak olması”

- 24.03. 2007 tarihli “Toplantı Kararları” başlıklı belge;

300 “1. Yanıcılar gece ve gündüz taşınacak Gestaş’a bilgi aktarılmayacak. Yanıcı firmaları ile şifai temas kurulacak. Fiyatlarda değişiklik yapılmayacak., Gestaş fiyat indirimine giderse tekrar karar alınacak.

...

3. Olağanüstü vasıta yoğunluğunda Gestaş'ın rampalarının kiralanması ve kira ücretlerinin karşılıklı belirlenmesi, kiralanma esaslarının en yakın bir sonraki toplantıda kararlaştırılmasına.

4. Konteynır ve herhangi bir iş makinesi taşıyan tır türü araçların geçirilmesi 100 YTL olarak tarifeye eklenecek, motosikletler için bisiklet yazılacak ve bu konuda yazıcılar ve personel uyarılacak.

...

310 7. Belediyenin alacağı hazine yerleri ile ilgili yazışmalar takip edilecek ve yardımcı olunacak.

...

12. Gelba İşletmesinin Gelibolu Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin bir takım ortak giderlerine katılması uygun görülmüştür.”

- 9 Haziran 2009 tarih ve “Karar” başlıklı belge;

“...

3. Gemilerin kalkışlarını, yanaşmalarını tayin etmekle yazıcılar yetkili kılınmıştır. İskeledeki duruma göre inisiyatif kullanacaklardır.

...

## 10-60/1256-470

320 7. Fiyatlarda bazı küçük araçlar ve benzer araçlar için belirtilen fiyatlar uygulanacak (örneğin kango, doblo gibi küçük kamyonetlerde) otomobil fiyatlarından işlem görülecektir.

...

10. İskele üzerine gelen araçlar özellikle Çardak iskelesindeki bugüne kadar yapıldığı gibi bekletilmeden boşalan gemiye alınacak, iskele üzerinde araç bekletilmeyecektir.

...

13. Her gemi saman kamyonu alacak "ben almıyorum" diyen geminin o seferi iptal edilecek ve sefere girmediği kadar noksan pay alacaktır."

- Bağlı İşletmelere gönderilen 10.1.2008 tarihli yazı;

330 "1. Veresiye geçen LNG tankerlerinin hâsılat ve KDV paylaşımı hesaplamalarında aksaklıklar yaşandığı görülmüştür.

Bu itibarla feribotu veresiye LNG tankeri taşıyan işlemler feribottan gelen veresiye fişini 566 29 00 numaraya fakslayacaktır.

2. Hâsılat ve KDV paylaşım hesapları her hafta Salı günü öğleden sonra yapılacaktır. Salı günü tatil günlerine rastladığında müteakip işgünü yapılacaktır.

3. Hâsılat ve KDV paylaşımına tüm işletmelerin görevlileri katılacaktır.

4. İşletmeler yanıcı havaleleri için banka hesaplarını ayıracak paylaşım günü cüzdanlar güncelleştirilmiş olarak getirilecektir.

5. Paylaşım hesapları Salı gününden önce gelen Cuma günü mesai sonuna kadar yapılmış havaleleri kapsayacaktır."

### 340 I.3. Değerlendirme

Önaraştırmanın konusunu, Çanakkale Boğazı'nda yolcu ve araç taşımacılığı yapan firmaların birlikte ve fahiş fiyat uyguladıkları; alternatif ulaşım imkânı olmayan hatlarda tekelleştikleri ve söz konusu pazar gücünü kötüye kullandıkları iddiaları oluşturmaktadır. Başvuruya konu teşebbüslerin uygulamalarının değerlendirilmesinden önce pazarın yapısı ve pazarın yapısını etkileyen hukuki süreçler hakkında bilgi verilmesinde yarar görülmektedir.

350 Çanakkale İl Özel İdaresi kontrolünde olan Gestaş'ın faaliyet göstermekte olduğu hatlar ve iskelelerde sözü edilen şirketin deniz taşımacılığı hizmeti sunmaya başladığı 15.8.2006 tarihinden önce TDİ faaliyet göstermiştir. 10.10.1983 tarih ve 117 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile bir Kamu İktisadi Kuruluşu olarak kurulan TDİ'nin başlıca faaliyet konusunu iç ve dış sularda araba, yolcu beraberli yük taşıma işleri, acentelik, temsilcilik, gemi alım-satım ve kiralama, brokerlik, kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar işleri ile diğer liman hizmetleri oluşturmuştur. TDİ, 10.8.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile özelleştirme kapsamına alınmış olduğundan, faal olduğu dönemde teşebbüsün tüm hisseleri T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi'nin mülkiyetinde olmuştur.

360 Bununla birlikte TDİ'nin faaliyet kapsamında yer alan Çanakkale ili ve çevresindeki şehir hatları hizmetleri, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 24.7.2006 tarih ve 2006/60 sayılı Kararı çerçevesinde 15.8.2006 tarihinde Çanakkale İl Özel İdaresine devredilmiştir. Söz konusu karar uyarınca TDİ ile Çanakkale İl Özel İdaresi arasında bir devir protokolü imzalanarak aşağıdaki hususlar kararlaştırılmıştır:

▪ TDİ'nin Şehirhatları İşletmesi Çanakkale bölgesi Çanakkale, Eceabat, Lapseki, Gelibolu, Geyikli-Yükyeri, Bozcada, Gökçeada ve Kabatepe hatlarındaki yolcu ve araç



## 10-60/1256-470

taşıma hizmetlerinden Protokolde belirtilen gemi ve iskeleleri Çanakkale İl Özel İdaresi'ne devrederek çekilmesi,

- TDİ'ye ait yolcu ve araç taşıyan (dokuz adet) gemiler ile yüzer vasıtaların yedekleri ve demirbaşların 95.000 TL üzerinden Çanakkale İl Özel İdaresine devredilmesi,
- Belirli sayıda personelin Çanakkale İl Özel İdaresine devri,
- Yukarıda adı geçen hatlarda kullanılan iskelelere ilişkin;

370 - Mülkiyeti TDİ adına kayıtlı bulunan taşınmazların Çanakkale İl Özel İdaresine devri,  
- TDİ'ye tahsisli yerlerin Çanakkale İl Özel İdaresi'ne tahsisinin sağlanması,

- TDİ'nin kullanımında ve/veya tasarrufunda bulunan Maliye Hazinesi adına kayıtlı ve/veya tasarrufunda bulunan Maliye Hazinesi adına kayıtlı ve/veya Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerin Hazine tarafından Çanakkale İl Özel İdaresine tahsisinin sağlanması yönünde girişimlerde bulunması.

380 Söz konusu Protokolü müteakip, Gestaş ile Çanakkale İl Özel İdaresi arasında, 16.8.2006 tarihinde yürürlüğe giren "Gemi, İskele ve Terminaller ile Hatların İşletme Hakkı Sözleşmesi" akdedilmiştir. Belirtilen sözleşme uyarınca, Çanakkale İl Özel İdaresi'ne devredilen dokuz adet gemi ile bunlara ait yedek parça ve demirbaşlar ve Çanakkale-Eceabat, Gelibolu-Lapseki, Yükyeri-Bozcaada, Kabatepe-Gökçeada ve Çanakkale-Gökçeada hatlarının işletim hakkı ve Çanakkale İl Özel İdaresi'nin kullanım hakkını haiz olduğu iskele ve terminallerin işletim hakkı Gestaş'a verilmiştir.

### 1.3.1. İskele Kullanımına İlişkin Sözleşmeler

390 Kilitbahir Ltd.'nin gerek Gestaş ile Koltuk Barınağı iskelesinin, gerekse Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliği ile Motor Basen Sahası'ndaki iskelenin kullanımına ilişkin kira sözleşmelerinde ve Erdemler Denizcilik'in Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliği ile Motor Basen Sahası'ndaki iskelenin kullanımına ilişkin kira sözleşmelerinde "Sefer Yapılacak Mevkii" başlıklı maddede Kilitbahir Ltd.'nin Eceabat'tan sefer düzenlenmesi yasaklanmış ve buna aykırı hareketin sözleşmenin feshine neden olacağı kesin hükümlerle ifade edilmiştir.

Kilitbahir Ltd., bugüne kadar Eceabat'tan sefer düzenlemediği için söz konusu sözleşme maddeleri uyarınca sözleşme feshi açısından bir sorun yaşamamış, ancak Erdemler Denizcilik 2008 yılında Kepez-Eceabat hattında sefer düzenlemeye başladığında, söz konusu rekabet yasağı hükmü Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliği ile akdettiği sözleşmenin feshedilmesine neden olmuştur.

400 Erdemler, 7.9.2010 tarih ve 7030 sayı ile Kurum kayıtlarına giren yazısında, Çanakkale-Kilitbahir hattında taşımacılık yapmaya bölgede TDİ'nin faal durumda olduğu Mart 2002 döneminde başladıklarını, TDİ'nin faaliyetlerinin İl Özel İdaresinin kontrolünde bulunan Gestaş'a devredilmesi üzerine 2006 yılından sonra Gestaş ile varılan anlaşma çerçevesinde (iskele kullanımı) faaliyetlerine devam ettiklerini belirtmiştir. Bununla birlikte 2008 yılında Çanakkale-Kilitbahir hattında Kilitbahir İskelesi'nin kullanımı için yapılan sözleşmenin Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliği tarafından feshedilmesinin ardından bu hattaki faaliyetleri son bulmuştur.

410 Denizcilik Müsteşarlığından alınan izne ve Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliği ile Kilitbahir İskelesi'nin kullanımına ilişkin imzalanan Sözleşme'ye bağlı olarak 21.6.2008 tarihinde Kepez-Kilitbahir hattında yolcu ve araç taşımacılığı faaliyetlerine başlandığı, ancak ekonomik ve idari nedenlerle 23.11.2008 tarihinde söz konusu hattın ayrılmak durumunda kaldığı da Erdemler tarafından ifade edilen hususlar arasındadır. Bunun üzerine, yeniden Çanakkale-Kilitbahir hattında faaliyet göstermek isteyen Erdemler, İl Özel İdaresi ile iskele kullanımında mutabakata varmış olmasına rağmen, Kilitbahir

## 10-60/1256-470

Muhtarlığının işlettiği Kilitbahir İskelesi'nin kullanımına izin vermemesi üzerine bu hatta faaliyet gösterememiştir. Erdemler, altı yıl faaliyet gösterdikleri hattan objektif nitelikte herhangi bir gerekçeye dayanmaksızın dışlanmalarına yol açan nitelikteki davranışları rekabeti kısıtlayan ve 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil eden davranışlar olduğunu iddia etmektedir.

Aynı konuya ilişkin olarak Kilitbahir Muhtarlığının açıklamaları farklı yöndedir. Muhtarlık, Erdemler'in;

- 420 - Çanakkale Kilitbahir arasındaki faaliyetlerine 28.6.2002 tarihinde başladığını ve 2002 - 2007 yılları arasında bu hatta faaliyet gösteren diğer firma olan Kilitbahir Ltd ile birlikte havuz sisteminde ortak olarak çalıştığını,
- 2007 yılı sonundan 2008 yılının ilk aylarında bu hattaki faaliyetlerini bırakıp İzmir'de başka bir hatta faaliyet göstermeye başladığını ve süreçte Muhtarlığın iyi niyet çerçevesinde sözleşmeyi feshetmediğini,
- 2008 yılı başlarında yeniden faaliyet göstermek için Kilitbahir'e geldiğini fakat bu defa Kilitbahir Ltd. ile havuz anlaşmasına yanaşmadığını, bunun sonucunda ciddi fiyat rekabetinin baş gösterdiğini, bu süreçte Erdemler'in fiyatları 4 TL düzeyine kadar indirdiğini ve bu durumun yörede çeşitli başka sorunlarla beraber Muhtarlığın en önemli gelir kaynağı olan İskele kiralarnı temin edememesine yol açtığını,
- 430 - Bir süre sonra Kilitbahir-Kepez hattında faaliyet göstermek için Muhtarlığa başvuruda bulduklarını, iyi niyet kaideleri çerçevesinde Muhtarlığın bu talebe Kilitbahir Deniz Nakliyat ile eşit koşullarda (binek oto ve kamyonet taşımacılığı ile sınırlı olacak biçimde) izin verdiklerini,
- Aynı hatta ağır vasıta taşımacılığı yapmak yönündeki başvurularının, iskele altyapısının güvenliğini tehdit ettiği ve sit alanı niteliğindeki Kilitbahir-Eceabat yolunun bu tür vasıtaların geçişine uygun olmadığı gibi sebeplerden ötürü reddedildiğini,
- Ardından Erdemler'in Muhtarlığın bilgisi dışında Kepez'den Eceabat'a taş kamyonları taşımaya başladığını, bu durumun sözleşmenin Erdemler'in Çanakkale-Eceabat arasında faaliyet göstermeyeceğine ilişkin maddesinin ihlali anlamında geldiğini,
- 440 - Bu süreçte aynı zamanda Erdemler'in Kepez Kilitbahir hat izninin Denizcilik Müsteşarlığı tarafından iptal edildiğinin anlaşıldığını,
- Erdemler'in gerekli ödemelerini aksatması nedeniyle icra takibi başlatıldığını ve bu gelişmeler üzerine Eceabat Asliye Hukuk Mahkemesinin 18.2.2009 tarihli sözleşmenin feshine hükmeden kararı da göz önüne alınarak sözleşmenin feshedildiğini belirtmiştir.

Çanakkale-Kilitbahir hattında yolcu ve araç taşımacılığına dair ilk sözleşme 2002 yılında imzalanmıştır. Çanakkale-Kilitbahir hattında yapılacak seferlerde Kilitbahir iskelesinin kullanımına ilişkin sözleşmelerin "Sefer Yapılacak Mevki" başlıklı maddesi aşağıda yer verildiği gibidir:

### "SEFER YAPILACAK MEVKİ

- 450 *Firma seferlerini Çanakkale mevkiinde yapacak olup, Eceabat'tan kesinlikle sefer yapmayacaktır. Böyle bir durumun tespiti halinde hiçbir ihtara gerek kalmaksızın protokol münfesiş sayılacaktır. Bu hususta firma hiçbir gerekçe ileri süremeyeceğini açıkça kabul ve taahhüt eder."*

Erdemler, Kepez-Kilitbahir hattında taşımacılık yapmak üzere 2007 yılı sonunda Kilitbahir Köy Tüzel Kişiliğinden Kilitbahir iskelesinin kullanımına ilişkin talepte bulunmuştur. Bunun üzerine Erdemler ile Kilitbahir Köyü Tüzel Kişiliği arasında Kilitbahir Kepez hattındaki seferlerde Kilitbahir iskelesinin kullanımına ilişkin 21.8.2008

## 10-60/1256-470

460 tarihinde bir yıllık bir sözleşmenin imzalanmıştır. İmzalanan bu Sözleşme'de de Erdemler'in Eceabat hattındaki faaliyetlerine ilişkin yasaklamanın varlığını koruduğu görülmektedir. Bahse konu sözleşme maddesi;

*"Madde 7 SEFER YAPILACAK MEVKİ*

*Firma seferlerini Kilitbahir Kepez hattında yapacak olup, Çanakkale koltuk barınağı ve Eceabat'tan kesinlikle sefer yapmayacaktır. Firma oto ve kamyonet (4500 kg) haricinde ağır vasıta taşımacılığı kesinlikle yapmayacaktır. Böyle bir durumun tespiti halinde hiçbir ihtara gerek kalmaksızın protokol münfesi sayılacaktır. Bu hususta firma hiçbir gerekçe ileri süremeyeceğini açıkça kabul ve taahhüt eder."*

ifadelerini içermektedir.

470 Erdemler'in sözleşme imzaladığı hatlardan ilki olan Çanakkale-Kilitbahir hattında Kilitbahir iskelesinin kullanımına ilişkin Sözleşme 21.5.2008 tarihinde bitimine bir ay kala Kilitbahir tüzel kişiliğinin gönderdiği bir ihtarname ile feshedilmiştir. Her ne kadar Erdemler, ihtarnameye cevaben gönderdiği yazıda söz konusu feshin haklı gerekçelerinin oluşmadığı ve bu nedenle de haksız fesih olduğunu savunsa da Sözleşme'nin yenilenmesi anlamında herhangi bir sonuca ulaşamamıştır. Erdemler'in gönderdiği bilgilerden, bu fesihten sonra aynı hatta yeniden faaliyet gösterebilmek için Çanakkale İl Özel İdaresi ile Çanakkale İskelesi'nin kullanımına ilişkin olarak mutabakata varılmasına rağmen, Kilitbahir Köyü Tüzel Kişiliğinin onay vermemesi nedeniyle bu hatta yeniden faaliyet gösteremediği anlaşılmaktadır.

480 Kilitbahir Muhtarlığı tarafından gönderilen belgelerden, Çanakkale Kilitbahir hattındaki Sözleşme'nin iptalinde, Erdemler'in Kilitbahir Ltd ile oluşturulan havuzdan ayrılmasının ardından başlayan fiyat rekabetinin ve bunun sonucunda yaşanan başka bir takım olumsuzluklarla beraber Muhtarlığın iskele gelirlerinin düşmesinin de etkili olduğu anlaşılmaktadır.

490 Bu iptalin ardından 21.8.2008 tarihinde Erdemler ile Kilitbahir Köyü Tüzel Kişiliği arasında bu defa Kepez-Kilitbahir hattında gerçekleştirilecek seferlerde Kilitbahir iskelesinin kullanımına ilişkin Sözleşme imzalanmıştır. Erdemler, Kepez-Kilitbahir hattından da Sözleşme'nin imzalanmasından yaklaşık üç ay sonra 23.11.2008 tarihinde ekonomik ve idari nedenlerle çekilmek durumunda kaldığını belirtmiştir. Öte yandan yine Kilitbahir Köyü tüzel kişiliği tarafından gönderilen belgelerden, Erdemler'in Erdemler 5 isimli gemisi için Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilen Kepez-Kilitbahir hat izninin sefer saatlerine riayet edilmediği gerekçesi ile 5.2.2009 tarihinde iptal edildiği görülmektedir.

500 Bununla beraber, Muhtarlık ve Erdemler tarafından gönderilen belgeler birlikte değerlendirildiğinde, Erdemler'in Sözleşme'nin devam ettiği dönemde Kepez ile Eceabat arasında ağır vasıta taşımacılığı gerçekleştirildiği, bu hususun da imzalanan sözleşme hükümlerine aykırılık teşkil ettiği gerekçesiyle Kilitbahir muhtarlığı tarafından sözleşmenin iptal edilmek istendiği anlaşılmaktadır. Bu amaçla Kilitbahir Muhtarlığı tarafından 19.9.2008 tarihinde Eceabat Sulh Hukuk Mahkemesi Hakimliğine Erdemler firmasına ait teknelerin Eceabat limanına kamyon ve araç taşıyıp taşımadığının tespiti amacıyla başvuruda bulunulmuştur. Mahkeme tarafından taşınıldığı yönünde karara varılmasının ardından bu karara dayanarak Sözleşme'nin feshi istemi ile Kilitbahir tüzel kişiliği tarafından 31.12.2008 tarihinde Eceabat Asliye Hukuk Mahkemesine başvuruda bulunulmuştur. Söz konusu Mahkemenin E.2009/1 ve K.2009/11 sayılı kararında, Erdemler tarafından Kepez'den Eceabat Limanı'na araç taşımacılığı yapıldığı ve bu durumun Sözleşme hükümlerine açık biçimde aykırılık teşkil ettiği gerekçesiyle davaya konu olan Kepez-Kilitbahir hattına ilişkin sözleşmenin feshine hükmolunmuştur.

## 10-60/1256-470

510 Bu incelemeler çerçevesinde, liman ve iskele işletmeciliği şeklinde ticari faaliyetler yürüten Kilitbahir Köyü Tüzel Kişiliğinin 4054 sayılı Kanun anlamında bu faaliyetleri itibariyle teşebbüs olarak kabul edilmesi gerektiği ve iskelelerin kiralanmasına ilişkin olarak arabalı vapur ve feribot taşımacılığı yapan teşebbüslerle yaptığı sözleşmelerin Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde rekabeti sınırlayıcı teşebbüsler arası anlaşma niteliğinde olduğu değerlendirilmektedir. Benzer şekilde, işletme hakkı Gestaş'ta bulunan Koltuk Barınağı İskelesi'nin kiralanmasına ilişkin olarak Gestaş ile Kilitbahir Ltd. arasında imzalanan Sözleşme de "sefer yapılacak mevki" başlıklı maddesi nedeniyle Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma niteliğindedir.

520 İskele kullanımına ilişkin teşebbüslerle imzalanan sözleşmelerde önemli rekabet yasaklarının getiriliyor olması Çanakkale Boğazi'ndeki taşımacılık hatlarındaki rekabeti engelleyen unsurlardan biridir. Hem Çanakkale İskelesi'nin kullanımına ilişkin olarak Gestaş tarafından hem de Kilitbahir İskelesi'nin kullanımına ilişkin olarak Kilitbahir Muhtarlığı tarafından Çanakkale-Eceabat hattında faaliyet gösterilmemesi yönünde şartlar ileri sürülmüştür. Deniz yolu taşımacılığının altyapısı konumunda olan iskelelerin kullanımının başka bazı hatlarda faaliyet göstermeme şartına bağlanmasının rekabeti açık biçimde sınırladığı ve hizmet piyasalarının paylaşılması sonucunu doğurduğu açıktır.

530 Rekabet yasağı içeren mezkûr sözleşme maddelerinin Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyet de alamayacağı anlaşılmıştır. Çünkü Kilitbahir Muhtarı ile yapılan görüşmelerden bu maddenin konuluş amacının yalnızca Çanakkale-Eceabat hattında faaliyet gösteren Gestaş ve sahibi İl Özel İdaresi ile rekabete girmemek olduğu anlaşılmıştır. Aynı zamanda Gestaş Yönetim Kurulu Başkanlığını yapan Çanakkale Valisi ile yapılan görüşmede de Gestaş'ın Çanakkale Koltuk Barınağı İskelesi'nin Kilitbahir Ltd.'ye kullandırılmasına ilişkin protokoldeki benzer hükmün makul bir gerekçesi olmadığı belirtilmiştir. Bu çerçevede, söz konusu hükümlere Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyet verilebilmesi için gerekli olan koşulların sağlanmadığı değerlendirilmektedir. Bu itibarla, Kilitbahir motor basen sahasının kullanımına ilişkin sözleşmenin feshine neden olan ve iskeleyi kullanan tarafın bir başka hatta çalışmasını yasaklayan maddesi 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiğinden hukuken geçersizdir.

### **I.3.2. Çanakkale Boğazının Kuzeyindeki Hatlarda Faaliyet Gösteren Firmalar Arasındaki İşbirliğinin Değerlendirilmesi**

#### **I.3.2.1. Gelibolu Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş.'nin Kuruluşu**

540 Dosya mevcudu bilgilere göre, Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren beş teşebbüs, kendilerinin kurucu ortağı oldukları Gelibolu Denizcilik bünyesinde bir araya gelerek belirli alanlarda işbirliğine gitmişlerdir. Raportörlerin gerek sektördeki diğer oyuncular ve kamu temsilcileri ile yaptıkları görüşmeler ve gerekse yerinde incelemelerde elde edilen bilgi ve belgeler bu teşebbüsler arasında "havuz" niteliğinde bir anlaşmanın varlığına işaret etmektedir.

550 Dosya mevcudu bilgilere göre, Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren Erdemler, Dört Kardeşler, Karagözler, Kerem Denizcilik ve NG Denizcilik ile bu firmalar tarafından kurulan Gelibolu Denizcilik yetkilisi tarafından sıklıkla dile getirilen ve yapılan diğer görüşmelerde de doğrulanan bir husus, bahse konu işbirliği öncesi dönemde Gelibolu-Çardak hattında hizmet arzında ciddi sıkıntıların yaşandığıdır. Bu durumun başlıca sebebi, Gelibolu İskelesi'nin alt yapısı itibariyle çok sayıda teşebbüsün faaliyet göstermesine müsait olmamasıdır. Gestaş'a devredilmeden önce TDİ'nin, mevcut durumda ise Gestaş'ın mülkiyetinde bulunan Gelibolu İskelesi'nde Gelibolu Belediyesine ait rampalardan hareket eden firmalar arasında yoğun rekabetin olduğu dönemlerde güvenliği tehdit edecek boyutta paylaşım kavgalarının yaşandığı

## 10-60/1256-470

560 kaydedilen hususlardandır. Öte yandan mevcut altyapının yeni iskelelerin yapımı ile iyileştirilmesi oldukça uzun bürokratik süreçler nedeniyle kısa vadede mümkün olmamaktadır. Bu nedenle mevcut durumda yetersiz olan altyapının daha etkin kullanılması, bundan kaynaklanan hizmet arzındaki sorunların ortadan kaldırılması ve yeni bir iskelenin yapılması konusunda adımların atılması amaçlarının, teşebbüsleri bu alanda işbirliği yapmaya ittiği anlaşılmaktadır.

570 Ayrıca, sahip olduğu gemi sayısı, taşıdığı yolcu ve araç adedi ve iskelelerin kullanım hakkı olmak üzere birçok bakımdan Çanakkale Boğazi'nin en önemli oyuncusu konumunda bulunan Gestaş karşısında, bölgedeki diğer firmaların çekingen davranmaları bu işbirliğini tetikleyen bir başka unsurdur. Pazarın önemli bir bölümünü elinde bulunduran Gestaş'ın, bölgedeki önemli iskelelerin kullanım hakkına sahip olmasının yanı sıra, başkanlığını Çanakkale Valisi'nin yaptığı İl Özel İdaresi'nin kontrolünde olması nedeniyle diğer firmaların rekabet etmekten kaçındıkları bir firma konumundadır. Öyle ki, Kilitbahir örneğinde olduğu gibi, bazı hatlarda iskele mülkiyetini elinde bulunduran taraflar, iskelelerin kullanım hakkına ilişkin düzenledikleri sözleşmelerde Gestaş'ın faaliyet gösterdiği hatlara girmeme şartını getirmektedir. Özellikle Gelibolu Çardak hattındaki firmalar, bu durumu Gestaş'ın bir anlamda kamu gücünü elinde bulunduran bir firma olmasına bağlamakta ve bu nedenle özelleştirme sürecinde TDİ hatlarının aktifleri ile Çanakkale İl Özel İdaresi'ne aktarılmasını pazardaki rekabeti sakatladığı gerekçesiyle eleştirmektedirler.

Kuruluşunda bu nedenlerin etkili olduğu düşünülen Gelibolu Denizcilik'in Kuruluş Sözleşmesi'ne bakıldığında, kurucu ortakların Erdemler, Dört Kardeşler, Karagözler, Kerem Denizcilik, NG Denizcilik olduğu görülmektedir. Gelibolu Denizcilik'in Kuruluş Sözleşmesi'nde yer verilen amaç ve konusu ise;

580 "AMAÇ ve KONUSU

### MADDE 3

*Şirketin amaç ve konusu başlıca şunlardır:*

*Liman, iskele ve rıhtımlar arasında arabalı vapurları, yük ve yolcu taşıma gemileri her türlü feribot, deniz otobüsü gibi deniz araçlarının işletmeciliğini yapmak; yük ve yolcu taşımak ve acentelik hizmetlerini vermek.*

*Şirket bu amaçlara ulaşmak için;*

*A- Denizcilik Konusunda;*

- Yanaşma rampası işletmeciliği yapmak*
- Arabalı vapurları, feribot, deniz otobüsü, yük ve yolcu taşıma araçları işletmeciliği yapmak*
- Deniz araçları işletmeciliği ile ilgili acentelikler kurmak, devir almak, devretmek ve bu acentelikleri işletmek*
- Deniz araçları ile ilgili müşavirlikler yapmak, etüd ve fizibiliteler hazırlamak, sörvey hizmetleri vermek*

...

*B- Liman Konusunda;*

- Yanaşma rampası yapmak için Milli Emlak'tan yer kiralayabilir, satın alabilir.*

*C- Sanayi ve Ticaret konusunda*

600 *- Kara deniz hava gemi dahil nakil vasıtaları, gayrimenkuller alabilir, inşa edebilir, satabilir ve kiralayabilir.*

... “

ifadeleri ile belirlenmiştir.

### **1.3.2.2. Gelibolu Denizcilik'in ve Ana Teşebbüsler Arasındaki İşbirliğinin 4054 Sayılı Kanun'un 7. maddesi Çerçevesinde Değerlendirilmesi**

610 Gelibolu Denizcilik'in Kuruluş Sözleşmesi'nde yer alan amaç ve konular, öncelikle bu şirketin bir ortak girişim olup olmadığı yönünde bir değerlendirme yapmayı gerekli kılmaktadır. Rekabet hukuku kapsamında bir ortak girişimden bahsedebilmek için üç  
620 önemli koşulun sağlanması gerekmektedir: Ortak kontrolün sağlanması, bağımsız iktisadi varlığın tesisi ve taraflar arası rekabeti sınırlayıcı etkinin olmaması. Mezkûr şirkette kurucu ortaklar eşit hisseye sahiptir ve yönetim kurulu da her bir ortak tarafından birer üyenin atanması ile toplam beş üyeden oluşmaktadır. Şirketin stratejik ticari kararları yönetim kurulunca belirlenmekte olup yönetim kurulu da oyçokluğu ile karar almaktadır. Bu durumda hiçbir ortak tek başına kontrole sahip bulunmamakta, belirli iki veya daha fazla ortağın ortak kontrolünden de söz edilememektedir. Zira her defasında farklı ortaklar arasında kurulacak ittifakla karar alınabilmektedir. Bu durum yoğunlaşmalarda kontrol yapısını belirlerken söz konusu olabilen “değişen ittifaklar” durumuna yol açmaktadır. Esasen, herhangi bir ortaklıkta, karar nisabına değişik  
630 ortakların farklı ittifaklarıyla ulaşılabilir, teşebbüste ortak kontrolün varlığı ileri sürülemez. Ancak teşebbüsler arasında ciddi bir gaye ve çıkar birlikteliği varsa de facto ortak kontrol de söz konusu olabilmektedir. Ortak girişim taraflarının önemli miktarda malvarlığını ve diğer unsurları ortak girişim şirketine aktarmaları şirkette önemli oranda çıkar birlikteliklerinin göstergesi olabilmektedir. İnceleme konusu olayda ise ortak girişimin faaliyet alanıyla ilgili olarak ana teşebbüsler tarafından ortak girişime önemli bir malvarlığı aktarımı söz konusu değildir. Nitekim ortak girişimin faaliyet konusu olan denizyolu taşımacılığı bakımından kullanılan feribotların mülkiyeti yine ana teşebbüslerde bulunmakta olup ortak girişimle ana teşebbüsler arasında kira sözleşmesi dahi bulunmamaktadır. Bu durum ortak girişimin aynı zamanda bağımsız  
640 iktisadi varlık olarak nitelendirilmesini de engellemektedir. Dolayısıyla ana teşebbüslerin ortak kontrolü olsa dahi inceleme konusu ortak girişimin piyasada bağımsız iktisadi bir varlık olarak faaliyet gösterebilmesi için gerekli unsurlara sahip olmadığı ve rekabet hukuku çerçevesinde tam fonksiyonel bir ortak girişim niteliğinde değerlendirilemeyeceği, bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 1997/1 sayılı Tebliğ'in 2. maddesi anlamında bir ortak girişimden bahsedilemeyeceği kanaatine varılmıştır.

Bununla beraber, ana teşebbüslerin Gelibolu Denizcilik'in kurulduğu 2006 yılından bugüne değin pazarda adeta tek bir teşebbüs gibi faaliyet gösterdikleri, müşterilerin  
640 gözünde, birleşerek tek bir şirket olarak faaliyet gösterdikleri izlenimi yarattıkları (şirketin internet sitesinde de bu açıkça gözlenmektedir) ve dolayısıyla fiili durumda teşebbüsler arasında ortak yönetim ve ortak hareketin söz konusu olduğu görülmektedir. Esasen hukuki bir birleşme veya devralmanın olmadığı durumda, daha önce bağımsız olan teşebbüslerin faaliyetlerini tek bir ekonomik bütünlük halinde birleştirmeleri durumunda da Kanun'un 7. maddesi anlamında bir birleşme veya devralma söz konusu olabilir. Bu durum, mehz AB rekabet hukukunda birleşmelerin kontrolüne ilişkin duyuruya göre, özellikle iki veya daha fazla teşebbüsün kendi tüzel kişiliklerini korumakla beraber sözleşme ile ortak ekonomik bir yönetim kurmaları halinde söz konusu olmaktadır. Bu işlem, *de facto* olarak ilgili teşebbüslerin gerçek bir ekonomik birime dönüşmelerine yol açıyorsa bir yoğunlaşma olarak kabul  
650 edilebilmektedir. Söz konusu ekonomik birimin ön şartı ise kalıcı tek bir ekonomik yönetimin varlığıdır. Diğer faktörler grup içindeki teşebbüsler arasında içsel kar/zarar tazmini ve üçüncü kişilere karşı ortak sorumluluk gibi unsurlardır.

## 10-60/1256-470

Ne var ki Gelibolu Denizcilik bakımından her ne kadar işlem fiili bir yoğunlaşma yaratıyor gözükse de tarafların kalıcı bir şekilde ortak yönetim altında olduklarına dair bir sözleşme bulunmadığı gibi taraflar da söz konusu durumu kabul etmemektedir. Bu nedenle söz konusu fiili durumun da Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde bir birleşme/devralma olarak değerlendirilemeyeceği anlaşılmıştır.

Bu çerçevede, Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde bir ortak girişim veya fiili bir birleşme olarak değerlendirilemeyen durum Kanun'un 4. maddesi kapsamına girmektedir.

### 660 **I.3.2.3. Gelibolu Denizcilik'in ve Ana Teşebbüsler Arasındaki İşbirliğinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi Kapsamında Değerlendirilmesi**

Gelibolu Denizcilik'in 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi anlamında değerlendirilememesi, bu işbirliğinin aynı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde taraflar arasında rekabeti sınırlayıcı bir etki yaratıp yaratmadığı bakımından değerlendirilmesini gerektirmektedir.

670 Raporun önceki bölümlerinde "Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler" başlığı altında detaylarına yer verilen ve Gelibolu Denizcilik'te yapılan yerinde incelemelerde elde edilen Karar metinleri yakından incelendiğinde, kurucu ortakların bazı alanlarda ortak kararlar aldıkları görülmektedir. Bu kararlardan bazıları gemilerin rampaya yanaşması, araçların gemiye alımındaki düzen, hareket saatlerine özen gösterilmesi ve çalışanların müşterilere yönelik hal ve tavırları gibi hizmet arzındaki kaliteyi arttırmaya yönelik kararlardır. Alınan kararlar, hatta faaliyet gösteren tüm firma temsilcileri tarafından imza altına alınan dolayısıyla hepsi bakımından geçerli olan kararlardır. Dolayısıyla başta kalkış saatleri olmak üzere hizmet arzına ilişkin bu yönde kararlar alınması, firmaların daha önce yaşadıkları sorunları çözmek amacıyla bir araya geldikleri argümanını doğrular niteliktedir.

680 Bununla birlikte, yine tüm teşebbüs temsilcilerinin imzası ile alınmış bir takım başka kararlarda ise, başta fiyat olmak üzere teşebbüsler arasındaki bazı hassas bilgilerin paylaşıldığı, bu konuda ortak kararlar alındığı izlenimini oluşturmaktadır. Bu anlamda yukarıda detaylarına da yer verilen belgelerde, araç tiplerine uygulanacak fiyatlar ile saman mevsiminde kamyonlara zam yapılması gibi dönemsel uygulamalarda yeknesaklığı sağlamaya yönelik kararlar bulunmaktadır.

Dahası, yine bu metinlerde yer alan "havuz" ve "paylaşım hesapları" gibi ifadeler, teşebbüsler arasında fiyat tespitinin ötesinde bir işbirliği gerçekleştirildiği, bir havuz anlaşmasının var olduğu izlenimi uyandırmaktadır. Belgelerde yer alan ve bu izlenimi uyandıran bazı ifadeler şöyledir:

*"- Ortak teknelerden herhangi birine Liman başkanlığınca ceza kesildiğinde bu ceza havuzdan ortak ödenecek."*

690 *- "Her gemi saman kamyonu alacak "ben almıyorum" diyen geminin o seferi iptal edilecek ve sefere girmediği kadar noksan pay alacaktır."*

*- "Hasılat ve KDV paylaşım hesapları her hafta Salı günü öğleden sonra yapılacaktır. Salı günü tatil günlerine rastlandığında müteakip işgünü yapılacaktır."*

Bu ifadeler açık biçimde, kurucu ortaklar arasında ortak teknelerin işletilmesi ile oluşturulan bir havuzun olduğuna ve bu havuzdan tüm ortakların hâsılat ve paylaşım hesapları aracılığıyla ortak pay aldıklarına işaret etmektedir.

700 Konuya ilişkin olarak, karar metinlerinde yer alan ifadelerin ne anlama geldiği Gelibolu Denizcilik'e sorulmuştur. Gelibolu Denizcilik tarafından gönderilen cevap yazısında, bu ifadelerin uygulaması olmayan ve sadece ileride faaliyetlere başlanması halinde Gelibolu Denizcilik tarafından uygulanacak politikalara ilişkin ilke kararları olduğu değerlendirilmiştir. Fiyatlara ilişkin ifadelerinde benzer şekilde yürürlüğü olmayan,

şirketin yolcu ve araç taşımacılığı alanında faaliyet göstermesi halinde uygulanması düşünülen fiyatlara ilişkin kararlar olduğu belirtilmiştir. Bu duruma delil olarak firmaların uyguladıkları fiyatların söz konusu kararlarda geçen fiyatlardan farklı olması gösterilmiştir. Bu ifadelerin müteakibinde Gelibolu Denizcilik tarafından yapılan açıklamaya aşağıda yer verilmiştir:

710 *“... Şirketimiz Gelibolu’da iskele yapma amacına yönelik olarak kurulmuş olup, iskele yapım işi tamamlandıktan sonra yolcu ve araç taşımacılığı faaliyetine başlanmasına yönelik bir amacımız bulunmaktadır. Bu amacımıza yönelik olarak alınan Yönetim Kurulu kararlarıdır. Bu kararların şirketimiz hissedarlarının kendi faaliyetlerinde bağlayıcılık unsurları bulunmamaktadır. Bu yönde bir yaptırım gücü hukuken yoktur. Bu kararlar hiçbir zaman hissedar şirketlerin kendi yapmış oldukları şirket faaliyetlerinde belirleyici olmamış, uygulamaya geçilmemiş, uygulamaya geçileceğine yönelik herhangi bir ifade de içermemektedir. Tamamen şirketimizin ileriye yönelik yolcu ve araç taşıma faaliyetleri ile ilgili ilke kararlarıdır. Hissedarlar şirketimize para aktarmaktadırlar. Ekonomik geleceği görülmeyen bir şirkete kimse para yatırmaz.”*

720 Yukarıda yer verilen açıklamalar, uygulamasının olmadığı savunulmakla beraber, söz konusu kararların varlığının teşebbüsler tarafından kabul edildiğini göstermektedir. Öte yandan yapılan açıklamalar, iskele yapımının tamamlanmasının ardından Gelibolu Denizcilik’in tam fonksiyonel bir ortak girişime dönüştürülmesine ya da bu alanda birleşmeye gidilmesine yönelik bir iradenin varlığına da işaret etmektedir.

#### **- Konuya İlişkin Önceki Kurul Kararı**

Gelibolu Denizcilik’in ortakları arasındaki işbirliği 2006 yılında şikâyete konu olmuş ve Kurulumuz 2.11.2006 tarih ve 06-79/1032-298 sayılı kararında, Gelibolu-Çardak hattında feribotla araç ve yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin havuz oluşturmak suretiyle fiyat ve maliyet yapılarını birlikte belirledikleri iddiasını değerlendirmiştir. Söz konusu Karar’daki iddia, yukarıda yer verilen bulgularla uyum içindedir.

730 Bu iddia kapsamında kararda yer alan değerlendirmede, iç sularda gerçekleştirilen düzenli hat taşımacılığı ile uluslararası deniz taşımacılığında çeşitli konferansların oluşturulması arasında bir benzerlik kurmuştur. Her iki taşımacılık türü bakımından da aynı iskelelerin kullanılmasının zorunlu olduğu durumlarda, iskele kullanımı ve kullandırılmasının rekabet hukuku kapsamında zorunlu unsur sayılabildiği; aynı hat üzerinde farklı teşebbüslerin faaliyet göstermesinin rakip teşebbüslerin ortak hareket etmesi zorunluluğunu ortaya çıkardığı; teşebbüslerin günün belirli zaman dilimlerinde tarife düzenleyerek, talep olsun olmasın faaliyette bulunmalarının ancak ortak karar alınması ile mümkün olabileceği tespitlerinde bulunulmuştur. Büyükşehir belediyelerinin konuya ilişkin yetkileri ve o dönemde Avrupa’da yürürlükte bulunan deniz taşımacılığına ilişkin 4056/86 sayılı Tüzük de göz önünde bulundurularak; Çanakkale Boğazı bölgesinde “feribot ve arabalı vapurlarıyla yolcu ve araç taşımacılığı hizmeti” sunan teşebbüslerin şikâyet konusu davranışlarının vaki olduğu sabit olsa dahi, bu davranışların rekabet hukuku kapsamında muafiyet alabilecek nitelikte olduğu değerlendirilmiş ve soruşturma açılmasına gerek görülmemiştir.

740 Öncelikle belirtmek gerekir ki, konuya ilişkin mezkûr kararda bir havuz anlaşmasının varlığını kabul edilmiştir. Ancak, AB’de o dönemde yürürlükte bulunan düzenlemelerle birlikte pazarın ekonomik rasyoneliterini göz önünde bulunduran Kurulumuz, özellikle ortak kullanılan ve çoğu hallerde zorunlu unsur olarak kabul edilen alt yapı tesislerinin daha etkin kullanımını temin eden işbirliklerine muafiyet tanınabileceğini değerlendirmiştir.

750 Bu karardaki, altyapının birden fazla firma tarafından birlikte kullanımının bazı alanlarda ortak karar alınmasını gerektirdiği yönündeki tespit mevcut inceleme bakımından da geçerliliğini korumaktadır. Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren firmalar Gelibolu



## 10-60/1256-470

Belediyesi'ne ait tek bir rampayı kullanmak durumundadırlar. İskeledeki diğer rampa ise Gestaş'ın kullanımındadır. Hal böyle olunca, hareket saatlerinde yaşanan anlaşmazlıklar tüketicilere yönelik hizmet kalitesini düşüren bir takım sorunlara yol açmaktadır.

760 Ne var ki, yukarıda detaylarına yer verildiği üzere, Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren teşebbüsler arasında işbirliğinin boyutu sadece zaman tarifelerine ilişkin ortak karar almanın ötesine geçmektedir. Bulgular, bu hatta faaliyet gösteren teşebbüslerin bağımsız karar alma mekanizmalarının tamamen ortadan kalktığını, başta fiyat olmak üzere piyasa unsurlarının önemli bir bölümünün ortak kurulan Gelibolu Denizcilik bünyesinde alınan kararlarla tayin edildiğini göstermektedir.

770 Düzenli hat konferanslarına geçmişte muafiyet tanıyan 4056/86 sayılı Tüzük çerçevesinde düzenli hat konferansı *"deniz taşımacılığında, uluslararası düzenli hat taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren, belirli coğrafi sınırlar içerisinde belirli hatlarda yük taşıma hizmeti veren, iki veya daha fazla taşıyıcıdan oluşan ve üyeleri arasındaki anlaşma gereği ortak veya sabit fiyat tarifesi ve diğer başka kurallar çerçevesinde faaliyet gösteren birlik"* olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla yolcu veya araç taşımacılığı ve kabotaj hizmetleri 4056/86 sayılı Tüzük kapsamı dışında bırakılmıştır. Aslında Tüzük'ün muafiyet gerekçesi, konferansların ihracatçılara rekabeti daha az sınırlayıcı bir şekilde elde edilemeyen güvenilir ve istikrarlı hizmet sunumu sağlamalarıdır. Ancak AB Komisyonu tarafından sektörde yapılan gözden geçirmelerde düzenli hat taşımacılığı sektörünün iktisadi özellikleri itibarıyla, özel bir niteliğe sahip olmadığı, diğer başka sektörlerden büyük farklılıklar göstermediğinin ve dolayısıyla sektörün rekabetten korunmaya ihtiyacı olmadığı ortaya çıkması sonucu 1419/2006 sayılı Konsey Tüzüğü ile düzenli hat konferanslarına muafiyet tanıyan 4056/86 sayılı Tüzük yürürlükten kaldırılmış ve Ekim 2008'den itibaren fiyat belirlemeyi de içeren bu tür işbirlikleri de rekabet kurallarına tabi olmaya başlamıştır.

780 Öte yandan, ana teşebbüslerin Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde birleşme/devralma yapmak ya da fiyat belirleme dışında teknik işbirliği yapmak yerine, söz konusu hatta düzen ve istikrar sağlamak amacıyla havuz sistemi veya benzer bir rekabete aykırı işbirliğine gitmeleri muafiyet bakımından rekabeti hedeflenen faydaların sağlanması için gerekli olandan daha fazla kısıtlamaktadır. Mevcut durumda kararların herhangi bir şekilde uygulamasının olmadığı öne sürülse de gerek sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerden gerekse ortak uygulanan tarifelerden, anlaşma ve alınan kararların fiilen yürürlükte olduğu anlaşılmaktadır. Firmalar, bu işbirliklerini ileri tarihte gerçekleştirecekleri bir birleşme ve/veya ortak girişim ile de gerekçelendirmeye çalışmaktadırlar. Bu gerekçenin Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde rekabeti sınırlayıcı mahiyette bir işbirliğini haklı kılmayacağı açık olup, aralarındaki yoğunlaşma işlemine ilişkin böyle bir başvurunun yapılması halinde, konu Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde ele alınacak ve hâkim durum yaratmadığı ve güçlendirmedeği sürece işleme izin verilecektir.

790 Tüm bu değerlendirmelerden hareketle, Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren teşebbüslerin, Gelibolu Denizcilik çatısı altında, pazar unsurlarının, özellikle fiyatların tespitine yönelik ortak kararlar almalarının 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine açık şekilde aykırılık teşkil ettiği; ancak söz konusu teşebbüslerin pazar paylarının düşük olması, piyasada pazarın önemli bir bölümünü elinde tutan hâkim durumdaki başka bir firmanın varlığı nedeniyle alınan kararların etkisinin sınırlı olacağını anlaşılmaması ve yukarıda yer verilen, söz konusu havuz sisteminin muafiyet alabilecek nitelikte olduğu değerlendirilmesi ile şikâyetin reddi yönünde alınan önceki karar da göz önünde bulundurularak soruşturma açılmasına gerek olmadığı, fakat bu teşebbüslerin aynı 800 Kanun'un 9. maddesinin üçüncü fıkrası kapsamında bu işbirliğine son vermeleri yönünde uyarılmaları gerektiği kanaatine varılmıştır.

### **I.3.3. Çanakkale Boğazının Güneyindeki Hatlarda Yapılan Havuz Anlaşmasının Değerlendirilmesi**

Çanakkale Boğazı'nın güneyindeki önemli hatlardan biri de Kilitbahir ile Çanakkale ve Kepez arasındaki hatlardır. Mevcut durumda Kilitbahir-Çanakkale hattında Kilitbahir Ltd. faaliyet göstermektedir. Bu hatlarda geçmişte Erdemler de faaliyet göstermiş bununla birlikte Kilitbahir iskelesinin kullanımına ilişkin sözleşmelerinin feshedilmesinin ardından bu hatlardan çıkmak durumunda kalmıştır.

810 Raportörlerin Kilitbahir Ltd. yetkilileri ile yaptıkları görüşmede, Kilitbahir-Çanakkale hattında Erdemler ile ortaklaşa havuz sistemi altında çalışıldığı yetkililer tarafından açıkça dile getirilmiştir. Kilitbahir Muhtarlığı tarafından da söz konusu teşebbüsler arasında havuz anlaşması yapıldığı ifade edilmiştir.

820 Bu bağlamda, Boğaz'ın kuzeyinde olduğu gibi güneyinde de firmaların gerek alt yapı imkânlarını daha etkin kullanmak ve gerekse hizmet arzında sürdürülebilir bir istikrar yaratmak gibi gerekçelerle bir araya gelerek ortak kararlar aldıkları ya da havuz anlaşması yoluna gittikleri anlaşılmaktadır. Erdemler'in hatlardan çekilmesinin ardından son bulan, piyasa unsurlarının tamamının rakip teşebbüsler tarafından belirlenmesi anlamına gelen, havuz anlaşmaları, piyasadaki rekabeti zorunlu olandan daha fazla kısıtladığı için Kanun'un 5. maddesi ile sağlanan muafiyetten yararlanamazlar. Ancak söz konusu teşebbüslerin pazar güçlerinin düşük olması ve 2006 yılında Gelibolu-Çardak hattında benzer nitelikteki bir anlaşmaya ilişkin alınan bir Kurul kararı olması dikkate alınarak, Gelibolu Çardak hattı ile benzer şekilde, bu işbirliğine ilişkin olarak da soruşturma açılmasına gerek olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

### **I.3.4. İlgili Pazardaki Rakip Teşebbüsler Arasında Anlaşma veya Uyumlu Eylem Olduğu İddiasına İlişkin Şikâyetin Değerlendirilmesi**

830 Şikâyet dilekçesinde Çanakkale-Kilitbahir ve Çanakkale-Eceabat hatlarında faaliyet gösteren firmaların ortak bir şekilde yüksek fiyat uyguladıkları iddia edilmektedir. 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi, teşebbüsler arasındaki rekabeti sınırlayıcı anlaşma, uyumlu eylem ve kararların Kanun'u ihlal eder nitelikte olduğunu belirtmiştir. Bu çerçevede ilgili maddenin (a) bendi "*mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kâr gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satış şartlarının tespit edilmesi*"ni hukuka aykırı olarak nitelendirmiştir.

840 Rekabet hukukunda, bir anlaşmanın varlığı için sekil şartlarına bakılmamakta sözlü olarak yapılan anlaşmalar dahi Kanun anlamında anlaşma olarak değerlendirilebilmektedir. Anlaşmanın hukuken geçerli olması ya da bağlayıcı olması da Kanun bakımından yapılacak değerlendirmede önemli değildir. Taraflar arasında hukuken hiçbir bağlayıcılığı olmayan centilmenlik anlaşmaları da 4. madde kapsamında değerlendirilebilmektedir. Rekabet hukuku bakımından önemli olan teşebbüslerin pazarda belli bir şekilde davranmak yolundaki ortak ve karşılıklı iradelerini açıklamalarıdır.

Ayrıca Kanun'un 4. maddesinde, "*Bir anlaşmanın varlığının ispatlanamadığı durumlarda piyasadaki fiyat değişmelerinin veya arz ve talep dengesinin ya da teşebbüslerin faaliyet bölgelerinin, rekabetin engellendiği, bozulduğu veya kısıtlandığı piyasalardakine benzerlik göstermesi, teşebbüslerin uyumlu eylem içinde olduklarına karine teşkil eder*" denilmektedir. Yani, teşebbüsler arasında bir anlaşmanın varlığı tespit edilemese bile teşebbüsler arasında kendi bağımsız davranışları yerine geçen bir koordinasyon veya pratik işbirliği sağlayan doğrudan veya dolaylı ilişkiler de, eğer aynı amacı taşıyor veya aynı sonucu doğuruyorsa yasaklanmıştır.

850 Çanakkale Boğazı'ndaki birbirine ikame olan beş hatta toplam sekiz firma faaliyet göstermektedir. Yapılan yerinde incelemelerde Gelibolu-Çardak hattında ve Çanakkale-

## 10-60/1256-470

Kilitbahir hattında faaliyet gösteren firmaların faaliyet gösterdikleri hatlarda kendi aralarında yaptıkları anlaşmalar dışında, ilgili pazarda farklı hatlarda faaliyet gösteren firmalar arasında rekabeti sınırlayıcı herhangi bir anlaşma bulunamamıştır.

Bununla beraber şirketlerin rekabeti sınırlayıcı bir uyumlu eylem içerisinde olup olmadığını değerlendirmek üzere uyguladıkları fiyatlar incelenmiştir.

Tablo-1: Gestaş'ın Çanakkale-Eceabat Hattı Fiyat Tarifeleri

<i>Çanakkale-Eceabat</i>	<i>27.11.2005</i>	<i>16.01.2007<sup>1</sup></i>	<i>11.12.2007</i>	<i>24.11.2009<sup>2</sup></i>
yolcu	...	...	...	...
motorsiklet	...	...	...	...
otomobil	...	...	...	...
2-4 ton kamyonet	...	...	...	...
4-6 ton kamyon	...	...	...	...
karavan	...	...	...	...
minibüs	...	...	...	...
otobüs	...	...	...	...
tır	...	...	...	...
römork	...	...	...	...

Tablo-2: Gestaş'ın Gelibolu-Lapseki Hattı Fiyat Tarifeleri (TL)

<i>Gelibolu-Lapseki</i>	<i>27.11.2005</i>	<i>16.1.2007</i>	<i>11.12.2007</i>	<i>16.5.2008</i>	<i>1.7.2010<sup>3</sup></i>
yolcu	...	...	...	...	...
motorsiklet	...	...	...	...	...
otomobil	...	...	...	...	...
2-4 ton kamyonet	...	...	...	...	...
4-6 ton kamyon	...	...	...	...	...
karavan	...	...	...	...	...
minibüs	...	...	...	...	...
<i>treylar 3 aks</i>	...	...	...	...	...
otobüs	...	...	...	...	...
tır	...	...	...	...	...
römork	...	...	...	...	...

<sup>1</sup> Bu tarihten itibaren araç içi yolculardan ücret alınmamaya başlanmıştır.

<sup>2</sup> Çanakkale-Eceabat hattında ilgili belediyeler tarafından geçiş yapan araçlardan tahsil edilen otopark ücretleri bilet fiyatlarına ilave edilmiş, otopark ücretinin yıllık işgaliye ücreti olarak Gestaş tarafından ilgili belediyelere ödenmesi hususunda 23.11.2009 tarihinde anlaşma yapılmıştır. Buna göre araç başına işgaliye ücreti ... TL olarak hesaplanmaktadır.

<sup>3</sup> Temmuz 2010 tarihinde Gelibolu ve Lapseki Belediyelerinin iskeleden geçiş yapan araçlardan aldığı otopark ücreti kaldırılmış, iskele önündeki sahanın Gestaş tarafından istif sahası olarak kullanılması nedeniyle belediyeler tarafından aylık işgaliye bedeli tahsil edilmesine başlanmıştır. Bu nedenle bilet fiyatları da artmıştır. Gelibolu Belediyesi'ne araç geçişlerinin KDV hariç tutarları üzerinden %14,75, Lapseki Belediyesi'ne ise araç geçişlerinin KDV hariç tutarları üzerinden %15,41 oranında işgaliye bedeli ödenmektedir. Buna göre Gelibolu İskelesi'nde ... TL; Lapseki Belediyesi'nde ... TL işgaliye ödenmektedir.

Tablo-3: Kilitbahir Ltd. Tarafından Uygulanan Fiyat Tarifeleri (TL)

<i>Ç.Kale-Kilitbahir</i>	<i>19.6.05</i>	<i>1.2.06</i>	<i>1.2.07</i>	<i>1.1.08</i>	<i>1.6.08</i>	<i>1.7.08</i>	<i>1.12.08</i>	<i>1.1.10</i>
yolcu	...	...	...	...	...	...	...	...
motorsiklet	...	...	...	...	...	...	...	...
otomobil	...	...	...	...	...	...	...	...
kamyonet	...	...	...	...	...	...	...	...
15'lik minibüs	...	...	...	...	...	...	...	...
25'lik minibüs	...	...	...	...	...	...	...	...
35'lik minibüs	...	...	...	...	...	...	...	...
20'lik minibüs	...	...	...	...	...	...	...	...
30'luk minibüs	...	...	...	...	...	...	...	...

Tablo-4: Gelibolu Denizcilik Ortaklarınca Uygulanan Fiyat Tarifeleri

<i>Gelibolu-Çardak</i>	<i>Haziran 2005</i>	<i>Aralık 2005</i>	<i>Şubat 2007</i>	<i>Aralık 2007</i>	<i>Haziran 2008</i>	<i>Temmuz 2009</i>	<i>Temmuz 2010</i>
yolcu	...	...	...	...	...	...	...
otomobil	...	...	...	...	...	...	...
kamyonet	...	...	...	...	...	...	...
kamyon	...	...	...	...	...	...	...
minibüs	...	...	...	...	...	...	...
otobüs	...	...	...	...	...	...	...
tır (4 dingil)	...	...	...	...	...	...	...
tır (5 dingil)	...	...	...	...	...	...	...
tır (6 dingil)	...	...	...	...	...	...	...

Yukarıdaki tablolara bakıldığında diğer teşebbüslerin Gestaş'ın uyguladığı tarifeleri birebir uygulamasalar da tarife değişikliklerini takip ettikleri görülmektedir.

Örneğin Kilitbahir-Çanakkale hattında en çok taşınan araç türü (Gestaş %..., Kilitbahir Ltd. bu hatta %... oranında otomobil taşımaktadır) olan otomobil fiyatlarına bakıldığında Gestaş'ın Ocak 2007'de otomobil tarifesi ... TL'den ... TL'ye yükseltmesinin ardından Kilitbahir Ltd.'nin Şubat 2007'de otomobil tarifesi ... TL'den ... TL'ye çıkardığı, yine Gestaş'ın Aralık 2007'de bilet fiyatını ... TL'ye yükseltmesinin ardından Kilitbahir Ltd.'nin Ocak 2008'de bilet fiyatını ... TL'ye çıkardığı görülmektedir. Ancak Gestaş fiyatları Kasım 2009'a dek değişmezken Kilitbahir Ltd.'nin 1.6.2008 tarihinde fiyatını önce ... TL'ye çıkardığı daha sonra 1.7.2008 tarihinde ... TL'ye kadar düşürdüğü gözlenmektedir. Bilet fiyatının ... TL'ye düşmesinin ardındaki neden o tarihlerde Erdemler'in yıkıcı rekabete girerek fiyatlarını ... TL'ye hatta daha altına dek düşürmesi olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim bu dönemde Kilitbahir Ltd. zarar etmektedir. Erdemler'in pazardan çıkması sonucunda Kilitbahir Ltd.'nin fiyatları 1.12.2008'de tekrar ... TL'ye yükselmiş, Gestaş'ın Kasım 2009'da fiyatlarını ... TL'ye çıkarmasının ardından ise Kilitbahir Ltd.'nin fiyatları Ocak 2010'da ... TL'ye yükselmiştir.

870

880

Benzer durum Gelibolu-Lapseki ve Gelibolu-Çardak hatlarında da söz konusudur. Örneğin Gestaş'ın Ocak 2007'de otomobil tarifesi ... TL'den ... TL'ye yükseltmesinin ardından Gelibolu-Çardak hattında çalışan firmaların Şubat 2007'de fiyatlarını ... TL'den ... TL'ye çıkardıkları, yine Gestaş'ın Aralık 2007'de bilet fiyatını ... TL'ye

## 10-60/1256-470

yükseltmesinin ardından bu firmaların Aralık 2007'de bilet fiyatını ... TL'ye çıkardığı görülmektedir. Gestaş Mayıs 2008'de fiyatlarını ... TL'ye çıkarınca söz konusu firmalar da Haziran ayında fiyatlarını ... TL'ye yükseltmiştir. Yine, Gestaş fiyatlarını Temmuz 2010'da ... TL'ye çıkarınca özel sektör firmaları da ... TL'ye yükseltmişlerdir.

890 Öte yandan, hat mesafeleri birbirinden çok farklı olmasına rağmen bu hatlarda uygulanan bilet fiyatları da birbirine çok yakındır. Çanakkale-Eceabat arası ... deniz mili, Kilitbahir-Çanakkale arası ise 1 deniz mili olmasına rağmen Çanakkale-Eceabat hattında Gestaş'ın bilet fiyatı belediyenin aldığı işgaliye ücreti hariç yaklaşık ... TL iken Kilitbahir-Çanakkale hattında Kilitbahir Ltd.'nin uyguladığı fiyat ... TL'dir. Yine ... deniz mili mesafedeki Gelibolu-Lapseki hattında Gestaş'ın fiyatı işgaliye ücreti hariç yaklaşık ... TL iken diğer firmalar ... deniz mili mesafedeki Gelibolu-Çardak hattında ... TL fiyat uygulamaktadırlar.

İlk bakışta rakip teşebbüslerin bilet fiyatlarındaki ve tarife değişiklik tarihlerindeki önemli paralellik göze çarpmaktadır. Ancak bilindiği üzere her fiyat paralelliği rakipler arasında uyumlu eylem olduğu anlamına gelmemektedir. Paralel davranışların tek mantıklı açıklamasının uyumlu eylem olduğunun gösterilmesi gerekmektedir.

900 Önaraştırma konusu anlaşma veya uyumlu eylem iddiasına ilişkin olarak, fiyat paralelliği mevcut olsa da teşebbüsler arasında ileriye dönük fiyat açıklamaları, bilgi değişimi, toplantılar gibi iletişimin varlığına dair deliller mevcut değildir. İlgili pazar, hakim durumda bir firmanın bulunduğu yoğunlaşmış oligopol pazardır. Piyasadaki tüm firmalar kendi faaliyetlerini rakiplerinin hareketlerini dikkate alarak düzenlemektedirler. Pazarın oligopol özelliği olan şeffaf bir pazar olması dolayısıyla teşebbüsler birbirlerinin hareketlerini sürekli olarak gözlemlemekte ve herhangi bir teşebbüsün fiyat değişikliğinden kısa zamanda haberdar olmaktadır. Bu durum genellikle lider firmanın takip edilmesine ve diğerlerinin ona uygun davranmasına yol açmaktadır.

910 Ayrıca Gestaş'ın Çanakkale İl Özel İdaresi'nin kontrolünde bir teşebbüs olması ve önemli ayrıcalıklara sahip olması sağlıklı ve serbest bir piyasa ortamının oluşmasına engel olabilmektedir. Rakip teşebbüslerin kamunun sahip olduğu ve aynı zamanda kullandıkları iskelelerin işleticisi konumunda olan bir teşebbüse karşı rekabet etmekte hem zorlandıkları hem de çekindikleri gözlenmektedir. Pazarın oligopolistik yapısı haricinde rakip teşebbüslerin bu nedenden ötürü de Gestaş'ın fiyat hareketlerini yakından takip ettikleri anlaşılmaktadır.

Bu nedenlerle şikâyet dilekçesindeki iddialara ilişkin olarak ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin Kanun'un 4. maddesi anlamında aralarında fiyat belirlemeye yönelik bir anlaşma veya uyumlu eylem içerisinde olduklarına dair yeterli belge ve bulguya ulaşamamıştır.

### 920 **1.3.5. Aşırı Fiyat Uygulandığı İddiasına İlişkin Yapılan Değerlendirme**

Şikâyet dilekçesinde rakip taşımacılar arasında ortak bir şekilde fahiş fiyatlar uygulandığı iddia edildiği için aşırı fiyatla ilgili olarak Kanun'un 6. maddesi çerçevesinde bir değerlendirme yapılması gerekmektedir. Bunun için öncelikle ilgili pazarda hâkim durum olup olmadığı incelenecektir.

#### **1.3.5.1. Hâkim Durum Değerlendirmesi**

930 Bilindiği üzere, 4054 sayılı Kanun'un "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinde hâkim 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. Hâkim durum analizlerinde, tek olmasa bile, en önemli göstergelerden birisi pazar payı verileridir. Mutlak pazar paylarının yanı sıra nispi pazar payları, pazara giriş engelleri, teknolojik üstünlük ve dikey bütünleşme gibi unsurlar da hâkim durum analizlerinde dikkate alınan unsurlardır.

**10-60/1256-470**

Çanakkale boğazının iki yakası arasında yolcu ve araç taşıma olarak sunulan ulaşım hizmetleri sadece arabalı vapur ve feribotlarla yapılmaktadır. İlgili coğrafi hatta ulaşım için başka bir alternatif bulunmamaktadır. Bu sebeple müşteriler, mutlak surette deniz yolunu kullanmak durumundadırlar. Deniz yolunda ise en büyük hizmet sunumu Ağustos 2006 tarihinde daha önce TDİ'ye ait olan gemileri ve iskeleleri devralan İl Özel İdaresi'nin %99'una sahip olduğu Gestaş tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar payları aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

940 Tablo-5: Çanakkale Boğazı Hatlarında Rakiplerin Pazar Payları (2009)

Firma	Hat	Yolcu (Adet)	Pazar payı (%)	Araç (Adet)	Pazar payı (%)
Gelibolu Denizcilik Ortakları	Gelibolu-Çardak (2,5 mil)	NG Deniz Taş. Ltd.Şti.	...	...	...
		Kara Hasan Den. Nak.	...	...	...
		Kerem Den. Ltd. Şti.	...	...	...
		Gelba Gelibolu Bal. San ve Paz	...	...	...
		Dört Kardeşler Ltd.Şti.	...	...	...
		Erdemler Den. Ltd Şti.	...	...	...
	Toplam	...	...	...	...
Gestaş	Kepez-Eceabat (5,5)	...	...	...	...
	Gelibolu-Lapseki (3,7 mil)	...	...	...	...
	Çanakkale-Eceabat (2,7 mil)	...	...	...	...
	Toplam	...	...	...	...
Kilitbahir Ltd.	Çanakkale-Kilitbahir (1 mil)	...	...	...	...
Toplam		...	...	...	...

Elde edilen 2009 yılı pazar payı verileri Gestaş tarafından hesaplanan pazar payı verileri ile de büyük ölçüde örtüşmektedir. Gestaş yolcуда yaklaşık %..., araç taşımada ise %... pazar payına sahip bulunmaktadır. Buna göre, Gestaş, en yakın rakibi Kilitbahir Ltd'nin iki katı, en küçük rakibinin ise yaklaşık onyedeki katı pazar payına sahiptir. Gestaş'ın gemileri rakiplerine kıyasla daha üstün özelliklere sahiptir<sup>4</sup>. Diğer rakiplerle kıyaslandığında kapasite ve iskele kullanımları bakımından da Gestaş'ın önemli avantajları bulunmaktadır. Çanakkale Boğazı'ndaki liman/iskelelerden Çanakkale, Lapseki, Gelibolu iskeleleri Gestaş'ın kontrolünü elinde tutan Çanakkale İl Özel İdaresi'ne tahsislidir. Eceabat İskelesi de 30.10.2009 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile İl Özel İdaresi'ne devredilmiştir. Gestaş'ın bir diğer önemli avantajı da kamu teşebbüsü olmasından kaynaklanan geniş bütçe ve finansman imkânlarıdır. Nitekim gemi alımı için Gestaş'a devletten yaklaşık ... milyon TL kaynak aktarımı yapılmıştır. Gestaş'ın kamu mülkiyetinde olmasının bir diğer avantajı da Akbaş-Özbek altı mevkiinde yeni liman kurulması projesinde görülmektedir, çünkü liman kurmak için gerekli kamulaştırma işlemleri Çanakkale İl Özel İdaresi'nce gerçekleştirilmektedir.

950

<sup>4</sup> ...

## 10-60/1256-470

İlgili piyasaya yeni girişler açısından bakıldığında, deniz taşımacılığında hizmet sunabilmek için gerekli bir unsur olan liman ve iskele imkânları itibarıyla piyasaya girişler mevcut koşullarda zor görünmektedir. Maddi maliyetleri dışında yeni liman ve iskele yapımı önündeki en büyük zorluk birçok kamu kurum ve kuruluşundan alınması gereken izinlerin yaklaşık 3 yıl gibi bir zaman alması olarak görülmektedir. Ayrıca özel teşebbüsler arabalı vapur ve feribotlarını kolayca elden çıkaramadıklarını öne sürmekte, bu da onlar açısından girişleri caydırıcı nitelikte bir batık maliyete neden olmaktadır. Bu tür ekonomik ve fiziki zorluklar olmasına rağmen denizyolu taşımacılığı pazarına girişlerde yasal bir engel bulunmamaktadır. Esasen teşebbüslerin Denizcilik Müsteşarlığı'ndan düzenli sefer yapmak üzere hat izni almalarına dahi gerek bulunmamakta, ancak "Kabotaj Hattında Yapılacak Seferlere İlişkin Esaslar" uyarınca sağlayacağı birtakım muafiyetlerden ötürü genelde teşebbüslerce hat izni alınmaktadır.

Bu değerlendirmeler çerçevesinde, Gestaş'ın bağımsız biçimde davranmasını sağlayacak ekonomik güce sahip hâkim durumda bir teşebbüs olduğu neticesine varılmıştır.

### 1.3.5.2. Aşırı Fiyat Değerlendirmesi

Hâkim durumdaki teşebbüslerin sömürücü nitelikteki davranışları arasında sayılabilecek olan aşırı fiyat uygulaması, tüketici refahında doğrudan bir kayba ve dağılım etkisizliğine yol açan bir eylem olarak rekabet politikaları bakımından temel ilgi alanlarından biridir. Aşırı fiyat değerlendirmelerinde ekonomik değer testi kullanılmaktadır. Ekonomik Değer Testinde öncelikle ilgili ürünün maliyeti ve fiyatı kıyaslanarak yüksek bir kar marjının olup olmadığı incelenmekte, bu tespitin ardından ise ürünün fiyatının kendi içinde ya da rakip ürünlerin/hizmetlerin fiyatlarına kıyasla haksız olup olmadığını tespit etmeye yönelik fiyat kıyaslamasını içermektedir. Ancak bu tespitlerin yapılmasında fiyat/maliyet kıyaslaması yaparken maliyet ölçütünün belirlenmesi, maliyetin hesaplanması ve makul kar marjının ne olduğunun belirlenmesi ile ilgili zorluklar ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle de Ekonomik Değer Testinin birinci aşamasından sonra ikinci aşamaya geçilerek fiyat kıyaslaması yapılmaktadır. Bu kıyaslamada teşebbüsün kendi fiyatlarıyla yapılan karşılaştırmalar (teşebbüsün farklı zamanlarda, farklı ürünlere, farklı müşteri gruplarına veya farklı coğrafi pazarlarına uyguladığı fiyatların kıyaslanması) kullanılabileceği gibi, teşebbüsün rakiplerinin uyguladığı fiyatlandırmalar da kullanılabilir.

Aşırı fiyata ilişkin söz konusu tespit zorlukları ve müdahalenin pazara girişleri caydırıcı etkide bulunması veya teşebbüslerin yatırım ve yenilik yapma güdüsünü azaltması gibi olası olumsuzluklar karşısında, ancak pazara giriş engellerinin yüksek olduğu, rekabet otoriteleri ve diğer ilgili otoriteler tarafından söz konusu giriş engellerinin kaldırılarak pazarın rekabet açılmasının mümkün olmadığı ve ilgili sektörel düzenleyici kuruluşların aşırı fiyatlamaya ilişkin düzenleme ve denetimlerinin olmadığı durumlarda aşırı fiyata rekabet hukuku çerçevesinde müdahale edilmesi yerinde olacaktır.

İnceleme konusu dosyada sahip olduğu avantajlar nedeniyle Gestaş'ın ciddi bir pazar gücüne sahip olduğu ve ayrıca bu sektörü düzenleyen bağımsız bir otorite olmadığı gibi fiyatlandırma gibi ticari hususlara ilişkin düzenlemelerin de bulunmadığı göz önüne alındığında, Gestaş tarafından aşırı fiyat uygulanıp uygulanmadığının rekabet hukuku kapsamında değerlendirilmesi gerektiği anlaşılmıştır.

Öncelikle Gestaş'ın tüm faaliyetlerinden elde edilen ciro ve maliyetlerini gösteren gelir tablolarına göre 2006 yılında %... zarar, 2007 yılında %... kar, 2008 ve 2009 yıllarında ise %... oranında kar ettiği görülmektedir. Ancak aşırı fiyat olup olmadığının tüm faaliyetler bakımından değil ilgili hatlar bakımından değerlendirilmesi yerinde olacağı için aşağıda Gestaş'ın hat bazında karlılığı incelenmektedir.

Tablo-6: 2007 yılı Gelirler, Giderler ve Karlılık

**10-60/1256-470**

<i>Hatlar</i>	<i>Giderler</i>	<i>Gelirler</i>	<i>Kar/zarar</i>	<i>Kar/zarar oranı (%)</i>
Çanakkale-Eceabat	...	...	...	...
Lapseki-Gelibolu	...	...	...	...
Çanakkale-Gökçeada	...	...	...	...
Kabatepe Gökçeada	...	...	...	...
Yükyeri-Bozcaada	...	...	...	...

Tablo-7: 2008 yılı Gelirler, Giderler ve Karlılık

<i>Hatlar</i>	<i>Giderler</i>	<i>Gelirler</i>	<i>Kar/zarar</i>	<i>Kar/zarar oranı (%)</i>
Çanakkale-Eceabat	...	...	...	...
Lapseki-Gelibolu	...	...	...	...
Çanakkale-Gökçeada	...	...	...	...
Kabatepe Gökçeada	...	...	...	...
Yükyeri-Bozcaada	...	...	...	...

Tablo-8: 2009 Yılı Gelirler, Giderler ve Karlılık

<i>Hatlar</i>	<i>Giderler</i>	<i>Gelirler</i>	<i>Kar/zarar</i>	<i>Kar/zarar oranı (%)</i>
Çanakkale-Eceabat	...	...	...	...
Lapseki-Gelibolu	...	...	...	...
Çanakkale-Gökçeada	...	...	...	...
Kabatepe Gökçeada	...	...	...	...
Yükyeri-Bozcaada	...	...	...	...
Çanakkale-Bozcaada	...	...	...	...
Avşa-Marmara-Erdek	...	...	...	...
Kepez-Eceabat	...	...	...	...

Yukarıdaki tablolara bakıldığında Gestaş'ın, Çanakkale Boğazı hatlarından Çanakkale-Eceabat hattında yaklaşık %... ve Gelibolu-Lapseki hattında ise yaklaşık %... oranında kar elde ettiği görülmektedir. Esasen bu kar marjları, Kanun'un 6. maddesi kapsamında bir aşırı fiyat uygulandığına dair ciddi bulgu teşkil edecek düzeyde yüksek değildir. Öte yandan, kar oranlarının aşırı fiyat değerlendirmesinde tek başına yeterli olmayacağı dikkate alınarak fiyatların da benzer pazarlara göre aşırı olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir.

Gestaş'ın uyguladığı fiyatların aşırı olup olmadığını değerlendirmek için Gestaş'ın diğer hatlarda sunduğu hizmet fiyatları da incelenmiştir. Aşağıda Gestaş'ın Çanakkale Boğazı'ndaki Çanakkale-Eceabat ve Gelibolu-Lapseki hatlarındaki fiyatları ile diğer hatlardaki fiyatlarını karşılaştırmak için hat bazında mil başına fiyatları gösterilmektedir:

Tablo-9: Mil Başına Fiyatlar (TL)<sup>5</sup>

<i>Hat</i>	<i>Yolcu</i>	<i>Otomobil</i>	<i>Minibüs</i>	<i>Otobüs</i>
Çanakkale-Eceabat (2,7 mil)	...	...	...	...
Gelibolu-Lapseki (3,7 mil)	...	...	...	...
Eceabat-Kepez (6 mil)	...	...	...	...
Çanakkale-Gökçeada (33 mil)	...	...	...	...
Gökçeada-Kabatepe (14,1 mil)	...	...	...	...

<sup>5</sup> Söz konusu fiyatlardan belediyelere ödenen işgaliye ücretleri çıkarıldığında fiyatlar daha düşük olacaktır.



Yükyeri-Bozcaada (4,1 mil)	...	...	...	...
----------------------------	-----	-----	-----	-----

1020 Gestaş'ın uyguladığı fiyat tarifelerine bakıldığında Çanakkale-Eceabat ve Gelibolu-Lapseki hatlarında, Yükyeri-Bozcaada dışındaki diğer hatlara nazaran mil başına daha yüksek fiyatlar uyguladığı görülmektedir. Söz konusu diğer hatlar hem daha uzun mesafeli hem de talebi görece az hatlardır. Nitekim özellikle Çanakkale-Gökçeada ve Çanakkale-Bozcaada hatlarında zarar edilmektedir. Bu nedenle Gestaş'ın bu hatları ticari olarak değil kamu hizmeti<sup>6</sup> için işlettiği anlaşılmaktadır. Ancak Gestaş bu zararını büyük ölçüde evrensel fon kullanımı<sup>7</sup> ile karşılamaktadır. Evrensel fon kullanımı için Gestaş ile Ulaştırma Bakanlığı arasında Çanakkale'den Gökçeada ve Bozcaada'ya yapılan seferler için 31.5.2007 tarihinde sözleşme yapılmıştır.

1030 Söz konusu ilgili pazarda faaliyet gösteren diğer teşebbüslerin fiyatları ise yukarıda da değinildiği üzere pazarın özellikleri gereği Gestaş'a yakındır, bu nedenle rakiplerin fiyatlarına göre sağlıklı bir değerlendirme de yapılamamaktadır.

Aşırı fiyata ilişkin olarak yapılan tüm bu incelemeler sonucunda Çanakkale Boğazı'nda uygulanan fiyatların aşırı olduğuna dair yeterli bulgu olmadığı kanaatine varılmıştır.

## K. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

1040 1- a) Çanakkale Boğazındaki hatlarda faaliyet göstermek isteyen firmalarla iskele kullanımına ilişkin olarak imzalanan sözleşmelerde getirilen ve bu firmaların Boğazdaki bazı hatlarda faaliyet göstermelerini yasaklayan sözleşme maddelerinin hizmet pazarlarının paylaşılması sonucunu doğurduğundan bahse konu sözleşmelerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı olduğuna,

b) anılan sözleşmelere aynı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyet tanınamayacağına,

c) bu nedenle Kanun'un 9/3. maddesi uyarınca söz konusu hükümlerin geçersiz olduğu, bu yöndeki maddelerin varsa yürürlükte bulunan sözleşmelerden derhal çıkarılarak gerekli değişikliklerin yapılması ve bundan sonraki sözleşmelere bu yönde bir hükme yer verilmemesi yönünde Kilitbahir Köyü Tüzel Kişiliği ve Gestaş Deniz Ulaşım Turizm Ticaret A.Ş.'ye görüş bildirilmesi hususunda Başkanlığın görevlendirilmesine,

1050 2- a) Çanakkale Boğazının kuzeyindeki Gelibolu-Çardak hattında yapılmış olan havuz niteliğindeki işbirliğinin Kanun'un 4. maddesine aykırı olduğuna,

b) bahse konu işbirliğine aynı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyet tanınamayacağına,

c) bu nedenle Kanun'un 9/3. maddesi uyarınca bu işbirliğine derhal son verilmesi, hatta düzen ve istikrarı sağlama gibi amaçlara Kanun çerçevesinde rekabeti daha az sınırlayıcı yöntemlerle ulaşılmaması yönünde Dört Kardeşler Deniz Nakliyat Turizm Tic. Ltd. Şti., Erdemler Nakliyat Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği Tersanecilik İnş. San. Tic. Ltd. Şti., Karagözler Deniz Nak. Ltd. Şti., Kerem Denizcilik Nakliyat Turizm Petrol Ür. Liman İşl. İthalat İhracat ve Tic. Ltd. Şti., NG Deniz Taş. Ltd. Şti., Gelibolu Denizcilik ve Liman İşletmeleri San. ve Tic. A.Ş.'ne görüş bildirilmesi hususunda Başkanlığın görevlendirilmesine,

<sup>6</sup> Firmalarının kendi ticari çıkarlarına göre hareket etselerdi gerçekleştirmeyecekleri veya aynı ölçüde veya aynı koşullarda gerçekleştirmeyeceği yükümlülükler anlamında kullanılmıştır.

<sup>7</sup> Ulaşımı yalnız deniz yolu ile sağlanabilen yerleşim alanlarına yapılan yolcu taşıma hizmetlerinin net maliyeti, yani bu hizmetin evrensel hizmet kapsamında karşılanmadığı zaman ile hizmet yükümlüsü olarak karşılandığı zaman arasındaki fark 5369 sayılı Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun uyarınca Ulaştırma Bakanlığı bütçesine konulan ödenekten ödenmektedir.

**10-60/1256-470**

- 1060 **3-** a) Çanakkale Boğazının güneyindeki Kilitbahir hattında Erdemler Nakliyat Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği Tersanecilik İnş. San. Tic. Ltd. Şti. ve Kilitbahir Deniz Nakliyat Tur. Tic. Ltd. Şti. arasında geçmişte yapılan havuz anlaşmasının da benzer şekilde 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı olduğuna,
- b) bahse konu anlaşmaya aynı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyet tanınamayacağına,
- c) bu nedenle Kanun'un 9/3. maddesi uyarınca pazara yeni girecek teşebbüslerle bu türden işbirliklerine gidilmemesi yönünde anılan şirketlere görüş bildirilmesi hususunda Başkanlığın görevlendirilmesine, .
- 1070 **4-** a) ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin ortak bir şekilde yüksek fiyat uyguladıkları iddiasına ilişkin olarak pazardaki fiyat paralelliklerinin pazarın özelliklerinden kaynaklandığına, anılan teşebbüslerin Kanun'un 4. maddesi kapsamında aralarında fiyat belirlemeye yönelik bir anlaşma veya uyumlu eylem içinde olduklarına dair yeterli belge ve bilgi bulunmadığına,
- b) Gestaş Deniz Ulaşım Turizm Ticaret A.Ş.'nin ilgili pazarda hâkim durumda bulunduğu ancak yapılan incelemeler sonucunda Çanakkale Boğazında uygulanan fiyatların aşırı olduğuna dair yeterli bulgu olmadığına,
- c) bu nedenle yukarıda belirtilen başvuru konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına şikâyetin reddine
- 1080 OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.