

## REKABET KURUMU

### REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2004-4-171 (Soruşturma)  
Karar Sayısı : 05-69/959-260  
Karar Tarihi : 19.10.2005  
Dosya Konusu : Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.  
10 tarafından Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.'den satın  
alınan Selçuk-K gemisinin satış mukavelesinin 15.  
maddesinde yer alan hüküm ile geminin Samsun-  
Novorossky hattında çalışmasının engellendiği iddiası.

#### A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Mustafa PARLAK  
Üyeler : Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ, Rifki ÜNAL, Süreyya ÇAKIN,  
Mehmet Akif ERSİN

#### B. SORUŞTURMA HEYETİ

Raportörler : Mehmet ÖZDEN, Uygur GAZİOĞLU,  
20 Sezin ELÇİN CENGİZ

#### C. ŞİKAYETÇİ

Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.  
Yönetim Kurulu Üyesi Serdar EREN  
İskenderpaşa Mah. İskele Cad. 59/B TRABZON

#### D. HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILAN TARAFLAR

Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.  
Temsilcisi: Yönetim Kurulu Üyesi Serdar EREN  
30 İskenderpaşa Mah. İskele Cad. 59/B TRABZON

Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.  
Vekili: Yılmaz ASLAN  
Polaris Plaza Ahi Evran Cad. 1/16  
34398 Maslak İSTANBUL

#### E. İDDİALARIN ÖZETİ

40 Rekabet Kurumu'na 21.9.2004 tarih, 5283 sayı ile intikal eden Karadeniz Ro-  
Ro Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti. (Karadeniz Ltd.) Yönetim Kurulu Üyesi Serdar  
EREN imzalı dilekçede; Karadeniz Ro-Ro tarafından Selçuk-K adlı Ro-Ro  
gemisinin Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş. (Ulusoy Deniz)'den satın alındığı,  
22.9.2000 tarihinde akdedilen satış mukavelesinin 15. maddesinde "Alıcı  
hiçbir şekilde Samsun limanından Rusya limanlarına sefer yapmayacaktır ve  
bu konuda taahhütname verecektir" şeklinde bir düzenlemenin bulunduğu

ifade edilmiştir. Şikayet dilekçesinde, söz konusu madde doğrultusunda alıcının satıcıya karşı; "22.9.2000 tarihli M/V Selçuk-K gemisine ait satış anlaşmasının 15. maddesine göre hiçbir şekilde M/V Selçuk-K gemisi ile veya aynı gemi ile başka isim altında Samsun limanlarından Rusya'ya ait limanlara ve Rusya limanlarından Samsun limanlarına sefer/taşıma yapmayacağımızı, herhangi bir nedenle böyle bir sefer, taşıma yapılması halinde 1.000.000.\$ 50 ödemeyi taahhüt ederiz" ifadelerini içeren bir taahhütte bulunduğu bilgisi de yer almaktadır.

## F. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ

Raportörler;

- 60 a) Ulusoy Deniz ile Karadeniz Ltd. teşebbüsleri arasında Selçuk K adlı Ro-Ro gemisinin devrini konu alan satış anlaşmasının, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 1997/1 sayılı Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ hükümlerine göre izne tabi devralma sayıldığı; Rekabet Kurumu'na bildirilmeyen işleme 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 11. maddesinin (a) bendi uyarınca izin verilmesi gerektiği, işleme ilişkin bildirim yapılmamış olması sebebiyle 7. maddeden kaynaklanan bildirim yükümlülüğünün ihlal edilmiş olmasına ilişkin olarak, aynı Kanun'un 19. maddesinin birinci fıkrası (a) bendinde öngörülen zaman aşımı süresinin dolmuş olması sebebiyle para cezası uygulanmasına imkan bulunmadığı,
- 70 b) Anılan satış anlaşmasının 15. maddesinde ve bu maddeye ek olarak tanzim edilen taahhütnamede düzenlenmiş bulunan rekabet yasağının satıcı lehine ve sınırsız süreli düzenlenmiş olması sebebiyle, yan sınırlama sayılabilmesi için gerekli nitelikleri taşımadığı,
- c) Yan sınırlama olarak değerlendirilmesine imkan bulunmadığından 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında yapılan değerlendirme neticesinde, anılan rekabet yasağının amacı ve etkisi itibarıyla, tarafların 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği, bu nedenle aynı Kanun'un 16. maddesinin ikinci fıkrası gereğince teşebbüslerin 2004 yılı sonunda oluşan gayri safi gelirlerinin % 10'una kadar idari para cezası ile cezalandırılmaları gerektiği,
- 80 d) Söz konusu rekabet yasağının ters rekabet yasağı olması, doğası gereği alıcıya hiçbir yarar sağlamayan niteliği, alıcının imza anında müzayaka altında oluşu ve alıcının Rekabet Kurumu'na başvuran taraf olması gibi unsurlar göz önüne alındığında, -takdiri Kurul'a ait olmak üzere- alıcı Karadeniz Ltd.'in 4. maddeyi ihlal etmiş olmaktan ötürü cezalandırılmamasının ve sadece satıcı Ulusoy Deniz'in cezalandırılmasının yerinde olacağı,
- e) Kanun'un 16. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca uygulanacak cezanın takdirinde; taahhütnamede yer alan cezai şartın icra edilmemiş olması ve Rekabet Kurumu tarafından soruşturma

90 açıldığıının tebliğ edilmesi üzerine rekabet yasağı maddesinin Ulusoy Deniz tarafından yürürlükten kaldırılmış olmasının, Ulusoy'a uygulanacak cezanın takdirinde 16. maddenin dördüncü fıkrası gereğince hafifletici sebep olarak, Ulusoy Deniz'in pazardaki gücünün ise ağırlatıcı sebep olarak değerlendirilmesi gerektiği,

100 f) 22.9.2000 tarihli satış anlaşmasının içerdiği rekabet yasağı 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamına girdiğinden, aynı Kanun'un 10. maddesi gereğince, anlaşmanın yapıldığı tarihten itibaren 1 ay içerisinde Kurul'a bildirilmesi gerekirken, bu yükümlülüğün yerine getirilmemiş olması nedeniyle, 16. maddenin birinci fıkrası (c) bendi gereği tarafların para cezası ile cezalandırılmaları gerektiği, ancak 19. maddenin birinci fıkrasının (a) bendine göre 3 yıllık zamanaşımı süresi dolduğundan, bildirimde bulunmaktan dolayı ceza verilmesine imkan bulunmadığı,

görüşünü ifade etmişlerdir.

### **G. DOSYA EVRELERİ**

110 Rekabet Kurumu kayıtlarına 21.9.2004 tarih ve 5283 sayı ile intikal eden şikayet dilekçesi üzerine hazırlanan 1.11.2004 tarih ve 2004-4-171/İİ tarihli ilk inceleme raporu Rekabet Kurulu'nun 11.11.2004 tarih ve 04-71 sayılı toplantısında görüşülerek, taraflar hakkında soruşturma açılmasına karar verilmiştir.

24.11.2004 tarihinde, Kanun'un 43/2. maddesi uyarınca taraflara soruşturma açıldığına dair bildirimde bulunularak 30 gün içinde ilk yazılı savunmasını göndermesi istenmiştir.

Hakkında soruşturma yürütülen tarafların ilk yazılı savunması yasal süre içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

120 Rekabet Kurulu'nun 17.5.2005 tarih ve 05-32/411-M sayılı kararı ile ilk altı aylık süresi 12.5.2005 tarihinde sona eren soruşturmanın süresi 30 gün uzatılmıştır.

Soruşturma Heyeti'nce tamamlanan 18.5.2005 tarih ve S.R./05-7 sayılı Soruşturma Raporu, Kanun'un 45/1. maddesi uyarınca Başkanlıkça Kurul üyeleri ile ilgili taraflara tebliğ olunmuş ve aynı maddenin ikinci fıkrası gereğince taraflardan 30 gün içinde yazılı savunmalarını göndermeleri istenmiştir.

130 Soruşturma Raporu'nun tebliğini takiben, hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerden Ulusoy Deniz'in ikinci yazılı savunması da yasal süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

Soruşturma Heyeti'nin hazırladığı 27.7.2005 tarih ve 2580 sayılı "Ek Yazılı Görüş", Kanun'un 45/2. maddesi uyarınca, Kurul üyeleri ve taraflara tebliğ edilmiştir.

Taraflardan, Ulusoy Deniz'in Ek Yazılı Görüş'e karşı cevabı yasal süresi içinde Rekabet Kurumu'na intikal etmiş, Karadeniz Ltd. tarafından ise cevap gönderilmemiştir.

- 140 Rekabet Kurulu'nun 1.9.2005 tarih ve 05-53/827-M sayılı toplantısında, yürütülen soruşturma ile ilgili olarak 19.10.2005 tarihinde sözlü savunma toplantısı yapılmasına karar verilmiş ve sözlü savunma toplantısı anılan tarihte Ulusoy Deniz temsilcisi Av. Yılmaz ASLAN ve Karadeniz Ltd. temsilcisi Serdar EREN'in katılımları ile yapılmıştır.

Konuya ilişkin nihai karar, Rekabet Kurulu'nun 19.10.2005 günlü ve 05-69/959-260 sayılı toplantısında verilmiştir.

## **H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

### **150 H.1. İLGİLİ PAZAR**

#### **H.1.1. İlgili Ürün Pazarı**

Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerin temel faaliyet alanı, uluslararası TIR anlaşmaları çerçevesinde ithal ve ihraç yükleri taşıyan TIR kamyonlarının deniz yolu ile yabancı ülkelere Ro-Ro gemileri ile taşınmasıdır.

- 160 Ro-Ro "tekerlekli ve mobil yük" gemileri kendi tekerleği ile hareket edebilen araçların yüklenebilmesine ve taşınmasına müsait olacak şekilde, bu amaca özgü olarak inşa edilmektedir. Dolayısıyla Ro-Ro tekerlekli yük taşımacılığı, deniz yolu ile yapılan; sıvı yük, kuru yük, dökme yük ve konteyner gibi diğer taşımacılık türlerinden ayrılmaktadır. Solas Konvansiyonu'na göre Ro-Ro yük gemilerinde personel dışında en fazla 12 kişi taşınabilmektedir. Bu bakımdan Ro-Ro yük taşıması otomobil ve yolcu taşıyan feribotlardan da farklılık arz etmektedir. Bu çerçevede ilgili ürün pazarı, "tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı" olarak belirlenmiştir.

#### **H.1.2. İlgili Coğrafi Pazar**

- 170 İlgili ürün pazarında taşınan yükler, uluslararası TIR anlaşmaları çerçevesinde ithal ve ihraç malları taşıyan TIR kamyonları (çekici) ve kamyonların arkasında çekilen ve taşınan malları ihtiva eden dorselerdir. Malların teslim alındığı nokta ve teslim edileceği varış noktası, kamyonun Ro-Ro gemisine bineceği limanın seçiminde belirleyici olmaktadır.

- 180 Örneğin Mersin'den yük alıp Rusya'ya gidecek olan bir kamyon öncelikle Samsun-Novorossysk hattını tercih edecektir. Bu hattın yanında Zonguldak-Evpatoria/Skadovsk hatları da Ukrayna üzerinden Rusya'ya geçmek için kullanılabilir. Karadeniz'in dikey geçişi için, Samsun ve Zonguldak limanları, ana çıkış noktalarını oluşturmaktadır. Bu hatların doğusunda kalan Trabzon-Sochi ve Rize-Poti hatları ise coğrafi konumları ve hareket-varış noktaları bakımından, özellikle Orta Anadolu ve Akdeniz bölgesinden hareket

eden araçlar tarafından uzak görülerek tercih edilmemekte ve daha sınırlı düzeyde kullanılmaktadır.

Bu çerçevede ilgili coğrafi pazar "Samsun ve Zonguldak çıkışlı Karadeniz Ro-Ro hatları" olarak belirlenmiştir.

## H.2. YAPILAN TESPİTLER VE DELİLLER

### 190 H.2.1. Hakkında Soruşturma Yapılan Teşebbüsler

#### H.2.1.1. Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.

Ulusoy Deniz, Ulusoy Ro-Ro Grubu altında bulunan 6 şirketten birisidir. Teşebbüs Ro-Ro taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Ulusoy Deniz'in 1996 yılı Mart ayında satın aldığı 3014 DWT, 48 TIR kapasiteli SELÇUK K gemisi, seferlerine Samsun - Novorossiysk hattında başlamış, daha sonra da Derince - Ilichevsk ve Zonguldak - Evpotaria hatlarında, 2000 yılı Eylül ayına kadar kesintisiz olarak çalışmış ve daha sonra Karadeniz Ltd.'e satılmıştır.

200

Teşebbüsün 2004 yılı net satışları (.....) YTL olarak gerçekleşmiştir. Teşebbüsün ortaklık yapısı aşağıdaki şekildedir:

<i>Hissedar</i>	<i>Hisse Adedi</i>	<i>Ortaklık Payı (%)</i>
A.Rifat KARAKİMSELİ	(.....)	(....)
Saffet ULUSOY	(.....)	(....)
Yılmaz ULUSOY	(.....)	(....)
Tuncer ZAMAN	(.....)	(....)
Ali GÜLKANAT	(.....)	(....)
Erol SOYLU	(.....)	(....)
Mesut CESUR	(.....)	(....)
Tülay ULUSOY	(.....)	(....)
Diğer	(.....)	(....)
Toplam	(.....)	(...)

Teşebbüsün yönetim kurulu üyeleri aşağıdaki şekildedir:

Yılmaz ULUSOY	Yönetim Kurulu Başkanı
Saffet ULUSOY	Yönetim Kurulu Üyesi
Tülay ULUSOY	Yönetim Kurulu Üyesi
A.Rifat KARAKİMSELİ	Yönetim Kurulu Üyesi
Ali GÜLKANAT	Yönetim Kurulu Üyesi

Ulusoy Grubu'na dahil olan Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Martı Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği A.Ş. ve Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş. isimli firmaların ortaklık yapıları ve yönetim kurulları Ulusoy Deniz ile aynı şekildedir. Aşağıda grubun bünyesinde yer alan diğer firmaların ortaklık payları (%) yüzde bazında gösterilmektedir:

210

<i>Hissedarlar</i>	<i>Ulusoy Martı</i>	<i>Ulusoy Ro-Ro</i>	<i>Ulusoy Gemi</i>	<i>Ulusoy D.Yolları</i>
Saffet ULUSOY	(...)	(...)	(...)	(...)
Yılmaz ULUSOY	(...)	(...)	(...)	(...)
A.Rifat KARAKİMSELİ	(...)	(...)	(...)	(...)
Tülay ULUSOY	(...)	(...)	(...)	(...)
Emra ÇARMIKLI(Ulusoy)	(...)	(...)	(...)	(...)
H.R.DEMİRÖREN(Ulusoy)	(...)	(...)	(...)	(...)
Merva CEYLAN (Ulusoy)	(...)	(...)	(...)	(...)
Alican ULUSOY	(...)	(...)	(...)	(...)
N. Serap ULUSOY	(...)	(...)	(...)	(...)
NURİYE ULUSOY	(...)	(...)	(...)	(...)
Erol SOYLU	(...)	(...)	(...)	(...)
L.Ayşe KARAKİMSELİ	(...)	(...)	(...)	(...)
Mesut CESUR	(...)	(...)	(...)	(...)
Ali GÜLKANAT	(...)	(...)	(...)	(...)
Tuncer ZAMAN	(...)	(...)	(...)	(...)
Recep ÜLGEN	(...)	(...)	(...)	(...)

Ulusoy Ro-Ro Grubu'nu oluşturan şirketlerin ortaklık yapıları ve yönetim kurulu üyeliklerinin dağılımına bakıldığında, tüm şirketlerde benzer bir dağılımın görüldüğü ve şirketlerin kontrolünün Ulusoy ailesinin elinde bulunduğu belirlenmektedir.

220 Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Martı Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. ve Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.'nin toplam üç Ro-Ro gemisi İzmir (Çeşme)-İtalya (Trieste) hattında faaliyet göstermektedir. Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş.'nin de Saffet Bey isimli gemisi aynı hatta faaliyet göstermektedir.

Grup altındaki şirketlerden Ulusoy Martı Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. aynı zamanda Kaptanoğlu Grubu ile ortak olduğu ortak girişim şirketi Karadeniz Ro-Ro ve Konteyner Taşımacılık A.Ş. vasıtasıyla Samsun-Rusya (Novorossisyk) ve Zonguldak-Ukrayna hatlarında faaliyet göstermektedir.

230 Ulusoy Martı Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., 2004 yılı öncesinde aynı hatlarda, Cenk Denizcilik A.Ş. ile ortak olduğu bir diğer ortak girişim şirketi Karadeniz Ro-Ro İşletmesi A.Ş. (Karadeniz Ro-Ro) vasıtasıyla faaliyet göstermiştir. Soruşturma konusu satış anlaşmasına konu olan Selçuk-K gemisi satıştan önceki dönemde Ulusoy Grubu tarafından söz konusu ortak girişim şirketi bünyesinde Samsun-Novorossisyk hattında çalıştırılmıştır.

Ulusoy'un ortağı bulunduğu Karadeniz Ro-Ro, Karadeniz'de Samsun ve Zonguldak çıkışlı hatlarda uzun bir süreden beridir en fazla taşımayı gerçekleştiren teşebbüs olmuştur. Aşağıda, 1999-2002 yılları arasında Samsun ve Zonguldak çıkışlı hatlardan yapılan toplam taşımalar ve Ulusoy-Martı Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin ortağı bulunduğu Karadeniz Ro-Ro'nun bu hatlarda yaptığı toplam taşımalar (TIR adedi olarak) görülmektedir

	2002	2001	2000	1999
Toplam taşıma	(...)	(...)	(...)	(...)
Karadeniz Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.	(...)	(...)	(...)	(...)

240 Karadeniz Ro-Ro, daha önceki dönemde Rekabet Kurulu'nun başlattığı iki önaraştırmaya konu olmuştur. Kurul'un 13.5.2004 tarih ve 04-34/383-M sayılı kararı ile başlattığı önaraştırma sonucunda hazırlanan 04.08.2004, 2004-4-65/ÖA-04-SY sayılı önaraştırma raporundaki bilgilere göre; ortaklar, Karadeniz Ro-Ro'nun kuruluşunu düzenleyen ortaklık protokolüne göre, Samsun/Novorossisyk hattında navlun ödemelerinin sefer sayıları baz alınarak %50-50 bölüşülmesi konusunda anlaşmışlardır. Oluşturulan yapı doğrultusunda taşımalar Karadeniz Ro-Ro'nun ortaklarının gemileri ile yapılmakta, elde edilen gelir paylaşılmaktadır. Oluşturulan yapıda, Karadeniz Ro-Ro tarafından yapılan taşımaların yaklaşık yarısının Ulusoy Grubunun gemileri tarafından yapılması öngörülmüştür. Söz konusu verilerden yola

250 çıkarak Samsun ve Zonguldak çıkışlı Ro-Ro taşımalarının %40-45'lik bir bölümünün Ulusoy Grubu'nun gemileri tarafından yapıldığı sonucuna ulaşılabilmektedir.

Bünyesindeki çok sayıdaki şirketiyle Türkiye'deki Ro-Ro taşımacılığı konusunda en büyük ve güçlü teşebbüslerden biri olan Ulusoy Grubu'nun Karadeniz hatlarında önemli bir pazar gücü bulunmaktadır.

#### H.2.1.2. Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.

260 Karadeniz Ltd., Selçuk K isimli geminin, 2000 Eylül'ünde Ulusoy Deniz'den satın alınarak Trabzo-Sochi hattında Ro-Ro taşımacılığı gerçekleştirilmesi amacıyla kurulmuş bir teşebbüstür. Ulusoy Martı Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin ortaklığı bulunan Karadeniz Ro-Ro ve Konteyner Taşımacılığı A.Ş. ve Karadeniz Ro-Ro İşletmesi A.Ş.'nin ticari unvanı, hakkında soruşturma yürütülen Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık Ltd. Şti.'ye benzerlik göstermekle birlikte, hakkında soruşturma yürütülen Karadeniz Ltd., diğer iki teşebbüsten tamamen farklı bir tüzel kişilik olup, Ulusoy Grubu ile bir bağlantısı bulunmamaktadır.

Teşebbüsün ortaklık yapısı aşağıdaki şekildedir:

Hissedar	Sermaye Miktarı (YTL)	Ortaklık Payı (%)
Abdül Haluk SARI	(...)	(...)
Ragıp GÜNER	(...)	(...)
Serdar EREN	(...)	(...)
Suat GÜRKÖK	(...)	(...)
Toplam	(...)	(...)

270 Teşebbüsün 2004 yılı net satışları (.....) TL olarak gerçekleşmiştir.

## H.2.2. Şikayetçinin Dilekçelerinde Yer Alan İddialar

Rekabet Kurumu kayıtlarına 21.9.2004 tarih ve 5283 sayı ile intikal eden Karadeniz Ltd Yönetim Kurulu Üyesi Serdar EREN imzalı şikayet dilekçesinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

280

*“Bizler 1993 yılında Atlas Denizcilik olarak Samsun’dan Novorossisyk (Rusya)’ye ilk Ro/Ro (Tır, Kamyon) taşımacılığını başlaştık. Rusya tarafında birçok zorluklara rağmen Novrossisyk Limanının yanında Geoport Limanını araç trafiğine açtık.*

*1995 yılında hattı bıraktık ve Ulusoy Denizcilik + Martı Denizcilik ortaklığı hatta çalışmaya başladı. 2000 yılında Karadeniz Ro/Ro taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. olarak daha önce bu hattı açtığımız Ro/Ro Selçuk K Gemisini Ulusoy + Martı ortaklığından satın aldık.*

290

*Satış mukavelesinin 15. Maddesinde görüleceği üzere satıcı, gemimizin Samsun-Novarovski hattında çalışmasını engellemektedir.*

*Bizler gemiyi alış projemizde Trabzon-Sochi (Rusya) hattında çalıştıracığımızı düşündük ve 4 senede bu hatta çalıştık. Fakat şimdi Trabzon’da ihracatçılar kendi gemileriyle ihracat yaptıklarından bizim geminin hattı rantabil değildir.*

300

*Aydın, Manisa, İzmir’den üzüm, Antalya’dan domates ve Adana, Mersin, Hatay’dan narenciye getiren ihracatçılarımız Samsun’dan Trabzon’a gelmemektedirler.*

*Şu an Samsun’da Ro/Ro gemisine ihtiyaç var iken bizim gemimiz Ro/Ro Selçuk K’nın çalıştırılmaması haksız bir rekabeti doğurmaktadır.”*

Kurum kayıtlarına 28.9.2004 tarihinde intikal eden ve yine şikayetçi tarafından gönderilen dilekçede ise aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

310

*“21.9.2004 tarihli yazımızda da Başkanlığınıza arz etmiş olduğumuz gibi Ro/Ro Selçuk K gemimizin, Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş. ile yapmış olduğumuz taahhütname sebebiyle Samsun’dan Rusya Limanlarına sefer/taşıma yapmasında müsaade edilmemektedir.*

*Ancak ekte göndereceğimiz taahhütname, güçlü bir konuma ve Samsun’un ¾ pazar gücüne sahip olan adı geçen şirketin bu üstünlüğünü kullanarak düzenlenmiştir.*

320

*Taahhütnamenin fesh edilerek Samsun’dan normal sefer/taşıma tapabilmemiz için şikayetimizin değerlendirilerek gereğinin yapılmasını arz ederiz.”*



### H.2.3. Deliller

#### H.2.3.1. Faks Mesajı

330 Karadeniz Ltd'den alınan ve teşebbüs yetkilisi Suat GÜRKÖK tarafından UND Başkanı Çetin NUHOĞLU'nun dikkatine gönderildiği anlaşılan faks mesajında soruşturma konusu olaylar aşağıdaki şekilde özetlenmektedir:

340 “1998 yılından beri Trabzon/Sochi hattında düzenli olarak M/F Apollonia-II MF Karden ve MF Gürgen gemileri ile sefer/taşıma yapıyordu. 2000 yılında artan ihracat doğrultusunda Trabzon'daki mal ve narenciye yığılması meydana gelmiş bu hatta çalışan gemiler yetersiz gelmeye başlamıştı. Çalıştığımız nakliyeciler ve ihracatçılardan gelen talepler doğrultusunda gemi arayışımız başlamıştı. Eylül-Haziran ayları arasında yoğun bir taşıma sezonu başlayacağından ihracatçı ve nakliyecilerimizi mağdur etmemek ve mallarını hasara uğratmamak için araştırmalarımızı hızlandırıp uygun bir gemi bulmak istedik. Bu sırada Ulusoy Deniz Taş. Ltd. Şti. isteğimiz doğrultusunda ellerinde bulunan Ro/Ro Selçuk K Gemisini bize uygun gelen şartlarda satmayı teklif ettiler. Satış sözleşmesi düzenlenip mutabık kalınıp imzalanacağı sırada, Samsun'un en büyük pazar payına sahip olan adı geçen şirketin bu üstünlüğünü kullanarak bu pazarı paylaşmak istemedikleri düşüncesiyle son anda anlaşmaya 15. Maddesini içeren taahhünameyi ilave etmek istediler. Aksi halde gemiyi satmaktan vazgeçeceklerini söylediler. Aşağıda sıralayacağımız nedenlerden dolayı biz de bu maddeyi kabul etmek zorunda kaldık.

350 1. Gemiyi satın alırken çalıştırmayı düşündüğümüz hat Trabzon/SOCHI hattı idi.

2. Yoğun bir narenciye sezonu başlamış eldeki gemiler yetersiz gelmiş ve mallar yığılarak ihracatçı ve nakliyeciler mağdur durumda idi

3. Bu gemiyi almaktan vazgeçseydik uygun bir gemi bulma süresi daha da uzayacaktı.

4. Bizim Ulusoy şirketi ile aramızda rekabet yoktu.

5. Bu taahhünamenin rekabet yasağı içeren bir madde olabileceğini anlama bilgisine sahip değildik.

360 2002-2004 yılları arasında Trabzon-Sochi hattında nakliyeciler ve ihracatçılarımıza düzenli olarak hizmet verdik. Ancak bu zaman zarfında ihracat ve nakliyeciler gemi satın alarak kendi mallarını kendileri taşımaları sonucunda gemimiz bu hatta çalışamaz duruma gelerek şirketin zarara uğraması ve istihdamın da azalması söz konusu olmuştu.

O sırada Trabzon dışındaki ihracatçı ve nakliyecilerin kullandıkları Samsun/Novorossysk hattındaki sıkışıklık sebebiyle bize gemimizin Samsun'dan çalışmasını teklif ettiler.

370 *Yukarıda belirttiğimiz üzere gerek geminin Trabzon-Sochi hattında bundan böyle çalışmayacağı ve gerekse Samsun'dan gelen ihracatçı ve nakliyecilerden gelen teklifler karşısında onları mağdur etmemek, yardımcı olmak amacıyla Samsun'dan sefer yapmaya başladık.*

*Birinci seferden sonra satıcı firma satış anlaşmasındaki 15. Maddeyi öne sürerek buradan çalışmayacağımızı çalıştığımız takdirde bu taahhütname gereği mahkemeye başvuracaklarını bize sözlü olarak ifade ettiler.”*

### **H.2.3.2.Satış Anlaşması**

380

Şikayetçi Karadeniz Ltd tarafından Kurum kayıtlarına 28.9.2004 tarihinde intikal ettirilen, altında Ulusoy Deniz ve Karadeniz Ro Ro yetkililerinin imzası bulunan 22.9.2000 tarihli satış anlaşması, Selçuk K gemisinin Ulusoy Deniz tarafından 450.000 ABD Doları karşılığında Karadeniz Ro Ro'ya satışını düzenlemektedir.

Satış anlaşmasının 15. maddesi aşağıdaki şekildedir:

390 *“Alıcı hiçbir şekilde Samsun Limanından Rusya Limanlarına sefer yapmayacaktır ve bu konuda taahhütname verecektir.”*

### **H.2.3.3.Taahhütname**

Yine şikayetçi Karadeniz Ltd tarafından gönderilen ve altında teşebbüs yetkililerinin imzası bulunan 25.9.2000 tarihli taahhütname de ise, aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

400 *“22.09.2000 tarihli M/V Selçuk K Gemisine ait satış anlaşmasının 15. Maddesine göre hiçbir şekilde M/V Selçuk K Gemisi ile veya aynı gemi ile başka bir isim altında Samsun limanlarından Rusya'ya ait limanlara ve Rusya Limanlarından Samsun Limanlarına sefer/taşıma yapmayacağımızı, herhangi bir nedenle böyle bir sefer/taşıma yapılması halinde 1.000.000 USD (Birmilyon Amerikan Doları) ödemeyi taahhüt ederiz.”*

### **H.2.3.4.Noter İhbarnamesi**

410 *Ulusoy Deniz tarafından 27.12.2004 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal ettirilen birinci yazılı savunmanın ekinde bir ihbarname gönderilmiştir. 24.11.2004 tarihinde Ulusoy Deniz vekili Av. Ceyda AKBAL MUMCU tarafından, İstanbul Beyoğlu 36. Noterliği kanalıyla Karadeniz Ltd.'e gönderilen ihbarnamede aşağıdaki ifadeler yer almaktadır.*

*“Keşideci Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş. ile muhatap Karadeniz Ro Ro Taşımacılık ve Ticaret Ltd.Şti. arasında 22.9.2000 tarihinde akdedilen satış sözleşmesi'nin 15. Maddesinde “Alıcı hiçbir şekilde Samsun limanından Rusya limanına sefer yapmayacaktır ve bu konuda taahhütname verecektir” şeklinde düzenlenen rekabet yasağı hükmünün, işbu sözleşmenin 10. Maddesi hükmünün uygulanmasına hanel getirmemek kaydıyla, bugün itibariyle keşideci tarafından uygulamadan kaldırıldığını İhbar ederiz.*

420

*Bu doğrultuda, mezkur 15. Maddeye uygun olarak 25.9.2000 tarihinde düzenlenen ve "22.9.2000 tarihli M/V Selçuk K Gemisine ait satış anlaşmasının 15. Maddesine göre hiçbir şekilde M/V Selçuk K Gemisi ile veya aynı gemi ile başka isim altında Samsun limanlarından Rusya'ya ait limanlara ve Rusya limanlarından Samsun limanlarına sefer/taşıma yapmayacağımızı, herhangi bir nedenle böyle bir sefer/taşıma yapılması halinde 1.000.000 USD (Bir Milyon Amerikan Doları) ödemeyi taahhüt ederiz" ifadelerini içeren taahhütnamenin bugün itibariyle geçerli olmayacağını da İHBAR ederiz."*

430

### **H.2.3.5. Kira Sözleşmesi**

Selçuk K isimli geminin, sahibi Karadeniz Ltd. tarafından Cenk Denizcilik'e kiralanması amacıyla bir sözleşme imzaladığı tespit edilmiştir. Söz konusu kira sözleşmesinde, 7.7.2004 tarihinden başlamak üzere 4,5+4,5 aylık bir süre ile geminin Cenk Line (Cenk Denizcilik)'e kiralanması düzenlenmektedir.

Selçuk K'nın Cenk Denizcilik kirası altında 5-9.10.2004 ve 25-30.9.2004 tarihlerinde, Samsun-Novorossisk hattında çalıştığını gösteren belgelerde, geminin limanlardan ayrılış ve varış vakitleri gösterilmektedir.

440

### **H.2.4. İfade Tutanakları**

#### **H.2.4.1.Karadeniz Ltd. ifade tutanağı**

20.4.2005 tarihinde, Raportörlerce Cenk Denizcilik ve Tic. A.Ş.'de (Cenk Denizcilik) Genel Müdür Atilla YENER ve Karadeniz Ltd. Yönetim Kurulu Üyesi Suat GÜRKÖK ile görüşülmüş aşağıdaki bilgiler alınmıştır:

450

*"1990 yılından beridir Trabzon-Sochi hattında Karden Turizm ve Karden Denizcilik firmaları ile Ro-Ro taşımacılığı yapmaktaydık. 2000 yılında talepteki artış doğrultusunda yeni bir gemi alma arayışı içine girdik. Bu dönemde Ulusoy Denizcilik'ten Selçuk-K isimli gemiyi satın almak üzere anlaştık ve bu amaçla Karadeniz Ro-Ro Ltd. Şti.yi kurduk. Ulusoy'la bir satın alma sözleşmesi üzerinde anlaştık ancak anlaşma imzalanmak üzereyken Ulusoy yetkilileri sözleşme hükümlerine, Selçuk-K'nın Samsun limanına girmesini yasaklayan bir cezai şart koymak istediklerini aksi takdirde geminin satışını yapmayacaklarını ifade etti. Biz daha önceden planlanmayan bu hükmü kabul etmek istemedik, ancak bütün planlarımız geminin alınışına göre yapılmıştı bu nedenle isteklerini kabul etmek durumunda kaldık ve istekleri doğrultusunda anlaşmaya ek bir taahhütname imzaladık. Geminin satın alınmasını takip eden 3 yıl boyunca Trabzon-Sochi ve Trabzon-Poti hatlarında çalıştık. Bu dönemde söz konusu taahhütname sebebiyle Samsun hattına girememek gibi bir sıkıntımız olmadı. Çünkü biz Samsun limanına girmeyi ticari olarak avantajlı görmüyor ve zaten düşünmüyorduk. Ancak 2004 yılına gelindiğinde, bizim mallarını taşıdığımız ihracatçılar kendi gemilerini satın aldılar ve kendi ürünlerini taşımaya başladılar. Bu nedenle Trabzon-Sochi ve Poti hatlarında yeterli talep bulamamaya başladık. Selçuk-K'nın söz konusu hatlarda zarar etmeye başlaması üzerine yeni arayışlar içine girdik. 2004 yılında Gemiye Zonguldak-Evpatorya ve Samsun-Novrossisky hattında çalışan Cenk Line'a*

460

470 kiralamaya başladık. Cenk'le imzaladığımız sözleşme gereği belirli dönemlerde gemiyi Cenk'in kirasından çıkararak kendimiz de kullanabiliyorduk.

Cenk Selçuk-K'yı Zonguldak hattında kullanıyordu. Ancak 2004 Haziran'ında Cenk Samsun-Novrosisky hattında sıkışıklık yaşamaya başladı ve Selçuk-K'yı bir-iki sefer bu hatta kullandı. Bunun üzerine Ulusoy yetkilileri bizleri telefonla arayarak, geminin Samsun hattında kullanılmamasını aksi takdirde imzaladığımız taahhünameye dayanarak yasal yollara başvuracaklarını ifade ettiler. Bunun üzerine Cenk gemiyi söz konusu hatta kullanmaktan vazgeçti.

480

Bu sırada söz konusu taahhüdün Rekabet Kanunu'na aykırı olduğunu öğrendik ve bu konuda Kurum'a başvuruda bulunduk. Kuruma yapılan başvurunun ardından Ulusoy Noter Kanalıyla bize gönderdiği bir bildirimle, Selçuk-K'nın Samsun'a girmesini engelleyen hükmün geçersiz olduğunu bildirdi. Söz konusu tarihten bugüne geminin Cenk tarafından Samsun hattında çalıştırılma ihtiyacı da doğmadı. Esasen Cenk Selçuk-K'yı ancak istisnai durumlarda Samsun'daki gemileri yetersiz kaldığında bu hatta kullanmak istiyor. Aramızdaki kira sözleşmesi devam etmekte ve Selçuk-K halen Cenk tarafından kullanılmaktadır. Önümüzdeki dönemde gemiyi Samsun hattında aktif olarak çalıştırmayı düşünebiliriz. Ancak Ulusoy tarafından gönderilen bildirimden bu konuda sıkıntı yaşayacağımızı düşünmüyoruz.”

490

#### **H.2.4.2. Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş. İfade Tutanağı**

21.4.2005 tarihinde, Raportörlerce Ulusoy Deniz Genel Müdürü Mesut CESUR ile görüşülmüş ve aşağıdaki bilgiler alınmıştır:

500

“Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş. yaklaşık 10 yıldır Samsun-Novrosky hattında Ro-Ro taşımacılığı yapmaktadır. 2000 yılında filomuzda bulunan Selçuk-K isimli, 40 tır kapasiteli Ro-Ro gemisini Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. (Karadeniz Ltd.) isimli teşebbüse sattık. Satış tarihinde gemiyi satın alan teşebbüs, Trabzon-Sochi hattında çalışmaktaydı. Biz ise Samsun-Novrosky hattında Cenk ve Kaptanoğlu grubuyla ortak olduğumuz Karadeniz Ro-Ro İşletmesi A.Ş. firması aracılığıyla taşımacılık yapıyorduk. Satın alan firmanın ticari unvanıyla bizim firmamızın ticari ünvanı arasındaki benzerlik nedeniyle, Selçuk-K'nın satış sonrasında Samsun-Novrosky hattında çalışması, her iki firmanın isimleri arasında müşteriler nezdinde karışıklık doğurabileceği gibi meydana gelecek bir menfi hadise (deniz kazası vb.) firmamızın şöhretine zarar verebilecekti. Bu nedenle Selçuk-K'nın Samsun hattında çalışmasını engellemek amacıyla satın alan teşebbüsten, yapılan satış sözleşmesine ek bir taahhüname aldık.

510

2004 yılına kadar Karadeniz Ltd., Selçuk-K ile Samsun hattında çalışmamıştır. 2004 yılı içinde ise, geminin sahibi Karadeniz Ltd., Selçuk-K'yı bir başka firmaya kiralamış, kiracı firma gemiyi Zonguldak-Evpatorya hattında kullanmaya başlamış, bunun yanında Samsun'dan bazı arazi seferler yapmıştır. Ancak, biz başta duyduğumuz endişenin ortadan kalkmış olması nedeniyle bu konuyla ilgili olarak herhangi bir hukuki girişim ya da yaptırımında

520 *bulunmadık. Daha sonra konuyla ilgili olarak Rekabet Kurulu'nun soruşturma başlatmasıyla, söz konusu hükmün geçersiz olduğuna ilişkin olarak Karadeniz Ltd.'ye noter kanalıyla bir bildirim yaptık. Söz konusu bildirimden ardından geminin Samsun'a girmesinin önünde hiçbir engel kalmamıştır ama ilgili firmalar gemiyi halen Zonguldak hattında kullanmaktadır.”*

### H.3. SAVUNMALAR

Soruşturma konusu ile ilgili olarak tarafların yapmış oldukları savunmalar aşağıda aktarılmaktadır.

#### 530 H.3.1. Ulusoy Deniz Taşımacılığı Tarafından Yapılan Savunmalar

Ulusoy'un savunmalarında Selçuk-K gemisinin satışı ile ilgili olarak alıcıya rekabet yasağı getirilmesinin sebebinin, sözleşme konusu geminin satıştan önce aynı hatta çalışıyor olması nedeniyle Ulusoy Deniz'e ait olduğu tüm müşteriler tarafından bilinmesi, sadece isim değiştirilse bile, geminin halen Ulusoy Deniz'e ait olduğu zannı oluşabileceği, bunun da Ulusoy aleyhine haksız rekabet teşkil edeceğinin düşünülmesi olduğu, gemiyi devralan şirketin ticaret unvanının gemiyi devreden şirketin unvanına çok benzemekte olmasının bu düşüncüyü kuvvetlendirdiği ifade edilmektedir.

540 Teşebbüsün savunmasında aradan geçen süre sonucunda, geminin bu hatta çalışmasının Ulusoy Deniz açısından bir sorun doğurmayacağı kanaatine ulaşıldığı ifade edilmiştir. Bu nedenle rekabet yasağının 24.12.2004 tarihi itibarıyla Ulusoy Deniz'in kendi isteğiyle kaldırıldığı ve durumun muhataba bir noter ihbarnamesi ile tebliğ edildiği ifade edilmektedir.

Ulusoy Deniz'in ikinci yazılı savunmasında yer alan iddialar ve bu iddialara ilişkin değerlendirmeler aşağıdadır:

#### 550 H.3.1.1. “Anlaşma ile Getirilen Ters Rekabet Yasağının Yan Sınırlama Sayılması Gerektiği” Yolundaki Savunma:

Ulusoy Deniz vekili, soruşturma konusu rekabet yasağının yan sınırlama sayılması gerektiğine delil olarak, öncelikle Rekabet Uzmanı Cenk GÜLERGÜN tarafından hazırlanan uzmanlık tezinde, Desai adlı rekabet hukukçusunun “AT Rekabet Hukukunda Ters Rekabet Yasakları”<sup>1</sup> başlıklı makalesinden yapılan alıntıya atıf yapmaktadır. Bu alıntıda;

*“ters rekabet yasaklarının makul sayılmasının küçük bir olasılıkla, satıcının devretmediği faaliyetler ile devredilen faaliyetlerin yakından ilgili olması halinde söz konusu olabileceği”*

560 ifadeleri yer almaktadır. Ancak, ek görüşte ayrıntılı biçimde açıklandığı üzere bu savunma argümanı, taraf vekilinin anılan makaleden eksik bir alıntı yapmış olmasından kaynaklanmıştır. Makalenin bütünüyle incelendiği ek görüşte, anılan makalenin savunmayı destekleyen bir argüman içermediği sarih biçimde ortaya konmuştur.

<sup>1</sup> ECLR,Cilt 18,sayfa: 178-181

Ulusoy Deniz vekilinin bu savunma başlığındaki ikinci delili; DuPont (SATICI) adlı teşebbüse ait olan Invista Inc. adlı iştirakin Koch (ALICI) adlı teşebbüs tarafından devralınması ile ilgili olarak verilen, 26.2.2004 tarihli ve 04-17/149-32 sayılı Kurul kararında yer alan, "ters rekabet yasağı" ile ilgili ifadelerdir. Bu savunma argümanının, anılan Kurul kararındaki bir yazım yanlışından kaynaklandığı ek görüşte ayrıntılı biçimde izah edilerek savunma karşılanmıştır.

570

Ulusoy Deniz vekilinin savunmasına dayanak yaptığı bir diğer Kurul kararı ise 17.7.2003 tarihli ve 03-51/577-253 sayılı karardır. Bu karar Unikom adlı teşebbüsün SEEF Holdings tarafından devralınmasına ilişkindir. Bu kararda atıf yapılan kısım aşağıda yer almaktadır:

*"Rekabet Etmeme Sözleşmesi"nin 4.1. maddesi ile Unikom ve Alıcı Grubu'nun üyelerinin, devredilen markalar olan "Sırma", "Yudum" ve "Özüm-Yudum'dan" markalarını kullanarak zeytinyağı ya da margarin ürünlerinin doğrudan veya dolaylı olarak üretimini, pazarlamasını, satışını ve/veya dağıtımını yapmayacakları düzenlenmiştir.*

580

*Bu düzenlemenin devamında yer alan 4.2. maddede ise; Unikom'un ve Alıcı Grubu'nun diğer üyelerinin zeytinyağı ve margarin ürünlerini söz konusu markalardan tamamen farklı olan herhangi bir marka altında üretmesi pazarlaması ve satması ile bu ürünlerden farklı olan ürünleri söz konusu markalar altında üretmesinin, pazarlamasının ve satmasının serbest olduğu vurgulanmaktadır.*

590

*İlgili maddelerden, Unikom ve alıcının sayılan markaları kullanmaksızın zeytinyağı ya da margarin alanlarında faaliyet göstermekte serbest olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla yukarıdaki düzenlemeler çerçevesinde alıcının belli bir faaliyette bulunmama yükümlülüğü altına girmediği, devralma işlemi çerçevesinde kendisine devredilen markaları belli bir konuda kullanmamayı kabul ettiği anlaşılmaktadır. Unikom ve alıcı grubunun söz konusu markaları kullanmaksızın zeytinyağı ve margarin alanında faaliyet göstermesinin önünde herhangi bir engel olmadığı dikkate alınarak, sözleşmenin 4.1. maddesi ile getirilen düzenlemenin alıcıya getirilmiş bir rekabet yasağı, diğer bir deyişle ters rekabet yasağı niteliğinde olmadığı sonucuna ulaşılmıştır."*

Karardan alıntı yapılan son cümleden de anlaşılacağı üzere Kurul bu dosyada incelenen sınırlamanın, alıcının rekabetini önlemediğini, sadece belirli markaların korunmasına yönelik bir tedbir niteliğinde olduğunu dikkate alarak, olayda ters rekabet yasağı, hatta rekabet yasağı bulunmadığını kabul etmiştir.

600

Karadeniz Ltd. ile Ulusoy Deniz'e yönelik soruşturmada ise alıcıya getirilen bir ters rekabet yasağı bulunmaktadır. Ulusoy Deniz vekili, daha önce ilk yazılı savunmada ve soruşturma raporunda yer alan savunmayı tekrarlayarak, söz konusu rekabet yasağının, herhangi bir karışıklığa ya da iltibasa yol açılarak haksız rekabet yapılmasını veya oluşabilecek bir deniz kazasında satıcının ticari itibarının zarar görmesini önlemek maksadı ile düzenlendiğini, bu yönüyle de Unilever vakası ile bu dosyanın benzerlik taşıdığını öne sürmektedir. Oysa, soruşturma konusu rekabet yasağında; "Selçuk K Gemisine ait satış anlaşmasınının 15. Maddesine göre, (ALICI) hiçbir şekilde

610 *M/V Selçuk K Gemisi ile veya aynı gemi ile başka bir isim altında Samsun limanlarından Rusya'ya ait limanlara ve Rusya Limanlarından Samsun Limanlarına sefer/taşıma yapmayacaktır*" ifadeleri yer almaktadır. Unilever vakasında ise belirtilenlerin dışında başka markalar altında faaliyet serbest bırakılmıştır. Gerçekten ticari itibarın korunması amaçlansa idi, Selçuk-K'nın kışındaki ya da bacasındaki her türlü işaret ve amblemlerin silinmesi ve Selçuk-K isminin değiştirilmesi şartı ile faaliyete izin verilmesi yeterli olabilecektir. Bu nedenle, satıcının devrettiği faaliyeti ile devam ettiği faaliyetinin birbiri ile sıkıca ilişkili olması halinde, ters rekabet yasağının makul bulunabileceği düşüncesi bir an için kabul edilse bile, sınırlamanın "makul ve orantılı olma" şartını taşımadığından yine yan sınırlama sayılamayacaktır. Bu konu ile bağlantılı olarak, soruşturma konusu ters rekabet yasağının belirli ve makul bir süreye bağlanmamış, diğer deyişle sınırsız süreli olduğu unutulmamalıdır.

### **H.3.1.2. "Söz Konusu Sınırlamanın Hiç Uygulanmadığı" Yolundaki Savunma:**

Cezai şartın icra edilmemiş olması ve Rekabet Kurumu tarafından soruşturma açıldığının tebliğ edilmesi üzerine rekabet yasağı maddesinin Ulusoy tarafından yürürlükten kaldırılmış olması, 16'ncı maddenin ikinci fıkrası çerçevesinde ceza takdir edilirken, aynı maddenin dördüncü fıkrası gereğince hafifletici sebep olarak Kurul tarafından göz önünde bulundurulmuştur.

### **630 H.3.1.3. "Anlaşmanın Yapıldığı Tarihte Rekabet Kurulu'nun Yan Sınırlama Konusunda Aydınlatıcı İctihadının Henüz Bulunmadığı" Yolundaki Savunma:**

640 Ulusoy vekili bu başlık altındaki savunmasında, Rekabet Kurulu'nun yan sınırlamalar hakkında yol gösterici nitelikte kararlarını 1998 yılından itibaren almaya başladığını, bu kararlarda ise yan sınırlamanın süresi ile ilgili birbirinden farklı kararlar verdiğini, dolayısıyla henüz Kurul'un bile net bir politika saptayamadığı tarihlerde imzalanan satış anlaşmasında, tarafların hata yapmasının kaçınılmaz olduğunu ifade etmektedir. Öncelikle örnek gösterilen kararlardan hiçbiri, bir ters rekabet yasağına ilişkin değildir. Kurul bu kararlarda, normal rekabet yasaklarını inceleyerek, süreler hakkında farklı kararlar vermiştir. Bu kararların hiçbirinde ters rekabet yasağı Kurul tarafından yan sınırlama olarak nitelendirilmemiştir. Meselenin ikinci boyutu ise, bu kararların hiçbirinde Kurul, inceleme konusu olayda olduğu gibi sınırsız süreli bir sınırlamaya cevaz vermemiştir.

### **H.3.2. Karadeniz Ltd. Tarafından Yapılan Savunma**

650 Teşebbüsün ilk yazılı savunmasında Karadeniz Ltd'in bizzat rekabet engeli olarak ortaya çıkan durumu 2 ayrı dilekçe ile Rekabet Kurumu'na bildirdiği, bu durumun, teşebbüslerinin Rekabet Kanunu ve ilgili mevzuatın öngördüğü biçimde adil rekabeti engellemeyecek bir irade içinde olduğunun açık kanıtı

olduğu ifade edilmektedir. Teşebbüsün savunmalarında aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

660 *“Selçuk-K adlı Ro Ro gemisini satın aldığımız dönemde, faaliyetimiz tamamen Trabzon-Sochi hattında gerçekleşmekteydi. Taahhütnamenin Rekabet Kanunu’nun ihlali anlamı taşıdığı hususu bilgimiz dairesinde olmadığı gibi, o dönemde Trabzon Limanında yığılı olan narenciye yükünün Ulusoy grubundan, gemiyi hızla satın alarak ihracatçıların hizmetine sunmayı gerekli kılmakta idi. Bu çerçevede, geminin o tarihte alınıp sefere sokulması bir gereklilik arz ederken, aynı tarihte fiilen, Ulusoy grubu ile aynı hatlarda faaliyet göstermemiz ve bir rekabet etmeme durumu bir pazar paylaşımı iradesinden kaynaklanmamakta, tamamen, o tarihteki operasyon özelliklerimizle ilgili somut bir durum olarak gerçekleşmekte idi. Ancak, tüm bu somut verilere rağmen; Ulusoy grubunun ısrarlı tavrı çerçevesinde, Kurumunuzca inceleme konusu kılınan taahhütname tanzim edilmiştir. Taahhütnamenin imzalanarak geminin şirketimizce satın alındığı dönemde şirketimizin Trabzon-Sochi hattı dışında bir hatta faaliyet gösterme projesinin olmaması, o dönemde, fiilen, bir rekabet etmeme ve pazara girmeme sonucu doğurmamıştır. Ancak, son*

670 *dönemde Trabzon-Sochi hattının ekonomik olarak verimsiz hale gelmesinin ardından, şirketimizin Samsun’daki ihracat ve ithalatçıların şikayet ve taleplerini de dikkate alarak) Samsun-Novorossisyk hattına yönelmesi ile birlikte, 2004 yılında, vaki şikayetimizin olduğu dönemde, Ulusoy grubu, şifahi olarak taahhütnameden kaynaklanan haklarını kullanacağını tarafımıza bildirmiş bulunmaktadır. İnancımız bu taahhütnamenin Rekabet Kanunu’nun 56. Maddesi uyarınca hükümsüz olduğu yönündedir.*

680 *Öte yandan, şirketimiz, tam ve adil rekabet koşullarının eksiksiz yürütülmesi iradesi içinde olup; vaki iki şikayetimizde de yer aldığı üzere, Ulusoy grubunun imzalanmasını şirketimize dayatmış bulunduğu taahhütname, esasen, müzayaka altında bulunduğumuz koşullarda, Ulusoy grubuna nazaran çok daha küçük bir yapıya sahip olan şirketimizin Samsun-Novorossisyk pazarında girmesini önlemeye yönelik, yani şirketimizin hak ve menfaatlerine zarar verici bir düzenlemedir. Şirketimizin 21 Eylül ve 28 Eylül tarihinde Kuruma yaptığı başvuruların da bu çerçevede değerlendirilmesi gerekir kanısındayız. Şirketimizin Rekabet Kanunu’nun gereklerine tam uymak suretiyle ticari faaliyetlerini sürdürme iradesi içinde olduğu, piyasa paylaşımı anlamına gelecek ve/veya rekabeti ortadan kaldıracak bir işbirliğine girişmediği, rekabeti engellemeye ve pazara yeni şirket girişinde engel olmaya*

690 *yönelik işlem ve eylemlerin tek yanlı olarak Ulusoy grubundan geldiği ve pazardaki egemenliklerini Kurumca da bilindiği üzere şikayet konusu kıldığımız gibi kullandıklarına ilişkin tüm doneler Kurumunuz yed’indedir.*

*Şirketimizin Rekabet Mevzuatının gereklerini ihlal etmediği, Rekabet Mevzuatının ihlali anlamına gelecek bir durumunun tespiti halinde, bu durumun, münhasıran Ulusoy grubunun işlem ve eylemlerinden kaynaklandığını ve şirketimizin de bu işlem ve eylemlerinin zarar göreni konumunda olduğunu kaydetmenizi saygı ile arz ve istirham ederim.”*

Teşebbüs, yukarıda aktarılan birinci yazılı savunmasına ek bir yazılı savunma yapmamıştır. Sözlü savunma toplantısında da teşebbüs temsilcisi tarafından,



700 yukarıda aktarılanlara ek olarak yeni herhangi bir bilgi, belge ya da görüş ortaya konulmamıştır. Söz konusu rekabet yasağının teşebbüse herhangi bir yarar sağlamadığı ve teşebbüsün Rekabet Kurumu'na başvuran taraf olması hususları ceza takdirinde hafifletici sebepler olarak kullanılmıştır.

## I. GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

### I.1. Selçuk-K Gemisi'ne İlişkin Satış Anlaşmasının Rekabet Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi

710 Karadeniz Ltd adlı teşebbüs Selçuk-K gemisini Ulusoy'dan satın alarak Trabzon-Sochi hattında Ro-Ro hizmeti vermek amacıyla kurulmuştur. Bir ya da iki Ro-Ro gemisi işletmek üzere ayrı tüzel kişiliklerin oluşturulması, sektörde sıkça karşılaşılan bir durumdur. Bu bakımdan, Karadeniz Ltd'nin tek bir geminin devralınması ve işletilmesi amacıyla kurulmuş olması pazarın özelliklerine uygun bir durumdur. Ro-Ro faaliyetinin yürütülmesi bakımından en temel üretim unsuru bir Ro-Ro gemisidir. Karadeniz Ltd., Selçuk-K gemisini devralarak, amaçlarını gerçekleştirmek üzere yeterli malvarlığına sahip olmuş ve faaliyete başlamıştır. Bu nedenle, tek bir geminin devrini konu alan inceleme konusu anlaşma, rekabet hukuku bakımından alelade bir satış

720 anlaşması olarak değil bir devralma işlemi olarak değerlendirilmektedir. Nitekim 97/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" in "Birleşme veya Devralma Sayılan Haller" başlıklı 2'nci maddesinin (b) bendine göre "Herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün malvarlığını ... devralması", rekabet hukuku anlamında bir devralma sayılmıştır.

Karadeniz Ltd, inceleme konusu devralmayı gerçekleştirmek üzere yeni kurulmuş bir teşebbüs olduğundan, ilgili pazarda devralma tarihi itibarıyla gerçekleşmiş bir pazar payı veya cirosundan söz edilememektedir. Diğer taraftan devreden taraf olan Ulusoy Deniz Taşımacılığı'nın dahil olduğu

730 Ulusoy Grubu'nun ilgili devralma tarihi itibarıyla ilgili pazarda sahip olduğu pazar payı, 1997/1 sayılı Tebliğ'in 4. maddesinde öngörülen %25'lik eşiğin üstünde olduğundan, 2000 yılının Eylül ayında gerçekleşen ve Kurumumuza bildiri yapılmayan işlem 97/1 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi bir işlemdir. Öte yandan işlemde devralan konumunda bulunan Karadeniz Ltd'nin devir tarihinde ilgili pazarda faaliyeti bulunmaması nedeniyle işlemin bir hakim durum yaratılması ya da güçlendirilmesi söz konusu bulunmadığından, devir işlemine 4054 sayılı Kanun'un 11'inci maddesinin (a) bendi uyarınca izin verilebilecektir. Devir işlemine ilişkin olarak bildirim yapılmamış olması

740 hususuna ilişkin olarak ise, 4054 sayılı Kanun'un 19'uncu maddesinin (a) bendinde öngörülen 3 yıllık zaman aşımı süresinin geçmiş olması nedeniyle Kanun'un 11'inci maddesinin (a) bendi uyarınca her hangi bir para cezası uygulanması mümkün değildir.

Soruşturma konusu bakımından devri gerçekleştiren satış anlaşmasının 15'inci maddesi ve eki taahhünamede yer alan rekabet yasağının yan

sınırlama sayılıp sayılmayacağı hususunun ayrıca değerlendirilmesine ihtiyaç vardır. Aşağıda buna ilişkin değerlendirmeye yer verilmiştir.

### **I.1.1.Yan Sınırlamalar ve Rekabet Yasakları**

#### **750 I.1.1.1. Yan Sınırlama Unsurları**

Birleşme-devralmalarla birlikte getirilen düzenlemelerin, yan sınırlama sayılması için taraflar açısından kısıtlayıcı, yoğunlaşmayla doğrudan ilgili, işlemin yürütülmesi için gerekli, kapsamının belirli ve sınırlı olması gerekmektedir. İşlemlerle doğrudan ilgili ve gerekli olmayan veya gerekli olandan daha kısıtlayıcı düzenlemeler yan sınırlama sayılmamakta, 4054 sayılı Kanun'un 4 ve 6'ncı maddeleri karşısında incelenebilmektedir. Bu unsurların değerlendirilmesi sırasında düzenlemenin niteliği, pazar üzerindeki etkisi ve daha az kısıtlayıcı alternatiflerin var olup olmadığı dikkate alınmaktadır.

#### **760 a) Sınırlama**

Kendi hareket özgürlüklerini sınırlamak üzere işlem taraflarınca kararlaştırılan ve üçüncü kişilerin zararına olmayan kısıtlamalar yan sınırlama sayılabilecektir. İşlemden bağımsız incelendiğinde 4054 sayılı Kanun'un 4'üncü veya 6'ncı maddeleri anlamında ihlal doğurucu bulunabilecek kısıtlamalar yan sınırlama kuralı çerçevesinde tartışılabilir.

#### **b) Doğrudan İlgili Olma**

770 Yan sınırlama unsurlarından biri de kısıtlamanın anlaşma konusu işlemin gerçekleştirilmesiyle doğrudan ilgili olmasıdır. Buna göre doğrudan ilgili olma şartı, sınırlamanın işlemin yürütülmesine katkıda bulunması, ancak işlemin temel amacının gerisinde kalması ve işlemden kaynaklanan sonuçlardan nitelik olarak büyük farklılık arz edecek kadar önemli olmaması anlamını taşımaktadır.

780 Bu noktada, asli unsur-yan sınırlama ayrımını açıklayacak bir ayrıma gitmek mümkündür: Asli unsurlar yoğunlaşmalar için her zaman ve her koşulda gerekli kurucu düzenlemelerken, yan sınırlamalar işlem özelinde gerekli kısıtlamalardır. Örneğin kontrolün el değiştirmesi devralmanın hukuki tanımını oluşturan olmazsa olmaz koşuluken, rekabet yasağı bazı devralmaların etki doğurabilmesi için gereklidir. Bunun yanında, bu tanımın sonucu olarak ikinci bir ayırım yapılabilecektir. Şöyle ki, yan sınırlamalar gerekli olandan daha kısıtlayıcı olamayacağından kapsam ve süresi yönüyle sınırlıyken, asli unsurlar kalıcıdır. Söz gelişi, satıcıya malvarlığı devredildiğinde, kurucu unsur olan malvarlığı transferinin süresi tartışılmayacak; ortak girişimin ana teşebbüslerden birinin dağıtım açısından faydalanabilecek olması ise, başlangıç süresiyle sınırlı tutulacaktır.

#### **c) Gerekli ve Orantılı Olma**

790 Kısıtlamaların, yan sınırlama sayılmasının diğer bir koşulu işlemin yaşama geçirilmesi için gerekli olmasıdır. Sınırlamaların gerekli olması, bunların yokluğunda işlemin yürütülememesini veya daha belirsiz koşullar altında, çok

daha yüksek maliyetlerle ve uzun sürede ya da epeyce az başarı olasılığıyla gerçekleştirilebilmesini ifade etmektedir.

#### **d) Diğer Koşullar**

800 Temel koşullar dışında kalan koşullardan ilki, yan sınırlama kabul edilmesi beklenen düzenlemelerin Rekabet Kurumu'na bildirilmesidir. Ayrıca, kısıtlamaların neden işlemin yaşama geçirilmesiyle doğrudan ilgili ve gerekli olduğunun (bunların yokluğunda önemli zorluklarla yürütülebileceğinin) açıklanması gerekmektedir. Özetle, kısıtlamaların yan sınırlama niteliğinde olduğunun ispat yükü bildirimde bulunanlara aittir.

Diğer taraftan, yan sınırlama sayılması talep edilen düzenlemelerin niteliğinin ve kapsamının belirli olması gerekmektedir. Buradaki temel endişe, süresi ve kapsamı belirsiz düzenlemelerin amacı aşan ve sınırsız uygulamalara yol açabilecek oluşundan kaynaklanmaktadır.

#### **I.1.1.2. Bir Yan Sınırlama Türü Olarak Rekabet Yasağı**

810 Rekabet yasakları, bir teşebbüsün tamamen ya da kısmen ya da sadece belli bir malvarlığının devredildiği hallerde, alıcının korunması için satıcıya getirilen yasaklardır. Devralmalarda satıcıya rekabet yasağı getirilmesindeki amaç, maddi varlıklar ile satıcının geliştirdiği ticari itibar ve know-how gibi maddi olmayan varlıkların tüm değeriyle alıcıya geçmesini sağlamaktır. Buna göre, rekabet yasağı yalnızca işlemin gerçekleştirilmesiyle doğrudan ilgili değil, aynı zamanda işlemin gerçekleştirilmesi için gerekli olmalıdır. Çünkü işleme konu malvarlığının tüm değeriyle devralınması için, alıcının müşteri bağımlılığını kazanabileceği ve devraldığı malvarlığından tam anlamıyla yararlanabileceği 820 ölçüde ve sürede satıcının rekabetçi davranışlarından korunması ihtiyacı vardır. Rekabet yasağının yokluğunda satıcı eski müşterilerini çekebileceğinden, alıcı devralmayı gerçekleştirmekte isteksiz davranabilecektir. Bu nedenle rekabet yasağı satışın istenen sonucu doğurması noktasında olumlu etkiye sahip olabilmektedir. Rekabet yasağı, süre ve kapsam yönüyle gerekli olandan daha kısıtlayıcı olmamalıdır.

Yukarıda yer verilen temel prensibin aksine, alıcı yerine satıcının korunmasına yönelik düzenlemeler yan sınırlama sayılmayıp 4054 sayılı Kanun'un 4 ve 6'ncı maddeleri kapsamında değerlendirilebilecektir.

830

#### **I.1.1.3. Dosya Konusu Rekabet Yasağı Hakkında Değerlendirme**

Soruşturmaya konu olan rekabet yasağı, Ulusoy ile Karadeniz Ltd. arasında 22.9.2000 tarihinde akdedilen ve Selçuk-K adlı Ro-Ro gemisinin satışını konu alan anlaşmanın 15'inci maddesinde ve bu maddeye ek olarak 25.9.2000 tarihinde alıcı tarafından satıcıya verilen taahhütnamede düzenlenmiştir. Bu anlaşmada Ulusoy satıcı, Karadeniz Ltd ise alıcı konumundadır. Anlaşmanın 15'inci maddesinin metni aşağıdaki gibidir:

840 *“Alıcı hiçbir şekilde Samsun Limanı’ndan Rusya limanlarına sefer yapmayacaktır ve bu konuda taahhütname verecektir.”*

Bu madde gereğince alıcının verdiği taahhütnamenin metni ise aşağıdaki gibidir:

*“22.9.2000 tarihli Selçuk-K gemisine ait satış anlaşmasının 15’inci maddesine göre hiçbir şekilde Selçuk-K gemisi ile veya aynı gemi ile başka isim altında Samsun limanlarından Rusya’ya ait limanlara ve Rusya limanlarından Samsun limanlarına sefer/taşıma yapmayacağımızı, herhangi bir nedenle böyle bir sefer/taşıma yapılması halinde 1.000.000.\$ ödemeyi taahhüt ederiz.”*

850

Soruşturma konusu olay, satıcı tarafından alıcıya getirilmiş olan bir “ters rekabet yasağı”dır. Bu madde, Rekabet Kurulu’nun 24.11.2004 tarihli soruşturma tebligatı taraflara iletdikten sonra Ulusoy’un Karadeniz Ltd’e noter marifetiyle 24.12.2004 tarihinde söz konusu rekabet yasağının artık geçerli olmadığını ihbar etmesine kadar yürürlükte kalmıştır. Karadeniz Ltd’nin konu hakkındaki şikayet dilekçesi Kurum’a intikal edinceye kadar taraflardan, Selçuk-K’nın devri ve rekabet yasağının yan sınırlama sayılması konusunda Kurumumuza herhangi bir bildirimde bulunulmamıştır. Oysa satış anlaşmasının içerdiği rekabet yasağı 4054 sayılı Kanun’un 4’üncü maddesi kapsamına girdiğinden, aynı Kanun’un 10’uncu maddesi gereğince, anlaşmanın yapıldığı tarihten itibaren 1 ay içerisinde Kurul’a bildirilmiş olması gerekmektedir.

860

Gerek taraflarca gönderilen birinci yazılı savunmalardan gerekse yapılan yerinde incelemeler sırasındaki tutanaklarda, inceleme konusu madde ve eki taahhütnamenin, satıcının talebi ve gemi devir işleminin şartı olarak koşması sebebiyle düzenlendiği anlaşılmaktadır. Konu Ulusoy’un ilk yazılı savunmasında aşağıdaki cümlelerle açıklanmaktadır:

870

*“Böyle bir hükmün getirilmesinin sebebi, sözleşme konusu geminin satıştan önce aynı hatta (Samsun hattı kastediliyor) çalışıyor olması nedeniyle Ulusoy Deniz Taşımacılığı’na ait olduğu tüm müşteriler tarafından bilinmesinden kaynaklanmaktadır. Sadece isim değiştirilse bile geminin halen Ulusoy’a ait olduğu zannı oluşabileceği, bunun da Ulusoy aleyhine haksız rekabet teşkil edeceği düşünülmüştür. Gemiye devralan şirketin ticaret ünvanının devreden şirketin ünvanına çok benzemekte olması bu düşünceyi kuvvetlendirmiştir.”*

Alıcı ise söz konusu rekabet yasağının hangi koşullar altında ve hangi gerekçe ile imzalandığını, birinci yazılı savunmasında aşağıdaki sözlerle izah etmektedir:

880

*“Selçuk-K gemisini aldığımız dönemde şirketimizin faaliyeti tamamen Trabzon-Socchi hattında gerçekleşmekte idi. O dönemde Trabzon Limanı’nda yığılı olan narenciye yükü, Ulusoy Grubu’ndan gemiyi hızla satın alarak ihracatçılarımızın hizmetine sunmayı gerekli kılmakta idi.*

890 *Bu esnada Ulusoy ile ayrı hatta faaliyette bulunduğumuzdan, rekabet etmemiz zaten söz konusu değildi. Önemle belirtmek isteriz ki rekabet etmeme yükümlülüğü pazar paylaşma iradesinden kaynaklanmamakta, tamamen o tarihteki operasyonel özelliklerimizle ilgili somut bir durum olarak gerçekleşmekte idi. Ancak tüm somut verilere rağmen, Ulusoy'un ısrarlı tavrı neticesinde inceleme konusu taahhütname tanzim edilmiştir.”*

900 Yapılan değerlendirme neticesinde, söz konusu rekabet yasağının herhangi bir isim benzerliğinden kaynaklanabilecek haksız rekabeti önlemekten öte, satıcının kendi faaliyetini yürüttüğü coğrafi pazara, yakın gelecekte vuku bulacak yeni bir girişi engelleme içgüdüğü ile satıcı tarafından anlaşmaya dahil edildiği kanaati oluşmuştur. Rekabet yasağının düzenlendiği madde metni ve taahhütname metni incelendiğinde, satışa konu geminin başka isim altında dahi hatta faaliyette bulunmasının mümkün olmadığı görülmektedir. Taahhütname de yer alan “hiçbir şekilde Selçuk-K gemisi ile veya aynı gemi ile başka isim altında” ifadesi ve 15’inci maddedeki “Alıcı hiçbir şekilde Samsun Limanı’ndan Rusya limanlarına sefer yapmayacaktır” ifadeleri satıcının korumaya çalıştığı menfaati ortaya koymaktadır. Bu nedenle Ulusoy’un ilk yazılı savunmasında öne sürdüğü “haksız rekabeti önleme” gerekçesi geçerli bir savunma olarak değerlendirilmemiştir.

910 Ülkemizde varolan ve kısaca “ekonominin piyasa dinamiklerine dayalı olarak yönlendirildiği ekonomik düzen” olarak tanımlanabilen piyasa ekonomisinde, piyasa işlerliğinin sağlanması ve korunması için uygulanan politikanın temel ve merkezi unsuru rekabettir. Rekabet yasaları ise, rekabetin korunması amacıyla çıkarılmış olan 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’un 4’üncü maddesinde yasaklanmış konular arasında yer almaktadır.

920 Dosya konusu anlaşmanın 15’inci maddesinde düzenlenen ve anılan taahhütname ile cezai şarta bağlanarak pekiştirilen rekabet yasağı, amacı bakımından alıcının Samsun-Rusya hattına girerek rekabet etmesini önleyici niteliktedir. Oysa rekabetin varolabilmesi için piyasa yapılarının aldığı şekil önemlidir. Piyasanın yeni girişlere açık tutulmasını sağlayacak yapıda olması esastır. Giriş engellerinin olduğu piyasalarda rekabet azalma ve yok olma eğilimi gösterir. Bu sürecin sonunda yoğunlaşma ve tekelleşmeler ortaya çıkar. Rekabet düzeni ise pazara giriş engellerini ortadan kaldırarak küçük işletmelerin korunmasına yardımcı olmaktadır. 4054 sayılı Kanun’un 4’üncü maddesi, giriş engellerini ortadan kaldırma amacına hizmet eden maddelerin başında gelmektedir. Bu maddenin (b) bendinde “Mal veya hizmet piyasalarının bölüşülmesi ile her türlü piyasa kaynaklarının veya unsurlarının paylaşılması ya da kontrolü”, aynı maddenin (d) bendinde ise “Rakip teşebbüslerin faaliyetlerinin zorlaştırılması, kısıtlanması veya piyasada faaliyet gösteren teşebbüslerin boykot ya da diğer davranışlarla piyasa dışına çıkartılması yahut piyasaya yeni gireceklerin engellenmesi” yasaklanan fiiller arasında sayılmıştır. Akdedilen anlaşmada yer alan rekabet yasağı, bu iki bende yasaklanmış bulunan “piyasanın paylaşılması” ve “yeni girişlerin zorlaştırılması” fiilleriyle benzerlik göstermektedir. Karadeniz Ltd’nin anlaşmanın imza tarihinde Samsun hattına girmeyi planlamamış olması, söz konusu rekabet yasağının amacı bakımından 4054 sayılı Kanun’un 4’üncü

maddesini ihlal eder niteliğini değiştirmemektedir. Zira alıcının Samsun hattına kısa vadede girmeyeceği ve gemiyi ne amaçla satın aldığı, satıcının bilgisi dahilindedir. Bu nedenle satıcının maksadı, Samsun hattına gelecekte vuku bulacak girişi önlemektir.

- 940 Yapılan yerinde incelemeler ve savunmaları kapsayan değerlendirmede, inceleme konusu anlaşmada rekabet yasağına imza koyan tarafların, rekabet yasağının anlaşmada yer alıp almaması noktasındaki irade serbestliği bakımından eşit durumda olmadıkları kanaati hasıl olmuştur. Kararın önceki bölümlerinde geniş biçimde yer verilen bilgilerden, anlaşmanın imzası esnasında Karadeniz Ltd'nin, Trabzon hattında oluşan talebi karşılamak maksadıyla bir an evvel faaliyete başlamak kaygısı içinde bulunduğu sonucu çıkarılmaktadır. Diğer yandan, AB rekabet hukuku iştihadında da kabul edildiği üzere ters rekabet yasakları zaten doğaları itibariyle alıcının bir menfaatinin bulunmadığı, satıcıyı korumak için tesis edilen yasaklardır. Rekabet
- 950 otoritelerince fark edilmeleri de çoğu kez alıcının başvurusu sayesinde gerçekteşmektedir. İnceleme konusu dosya bakımından da durum farklılık arz etmemektedir. Bu nedenle, inceleme konusu dosyadaki rekabet yasağının alişilagelmiş (alıcıya getirilen) türden olmayıp ters rekabet yasağı olması, doğası gereği alıcıya hiçbir yarar sağlamayan niteliği ve alıcının Rekabet Kurumu'na başvuran taraf olması gibi unsurlar, ceza takdirinde hafifletici unsurlar olarak değerlendirilmelidirler.

- Inceleme konusu rekabet yasağı her ne kadar 24.12.2004 tarihine kadar yürürlükte kalmış ve bu süre içerisinde Selçuk-K gemisi Samsun hattından
- 960 birkaç defa sefer yapmış ise de, taahhütnamede belirlenen cezai şart Ulusoy tarafından hiçbir zaman icra edilmemiştir.

- Cezai şartın icra edilmemiş olması ve Rekabet Kurumu tarafından soruşturma aıldığının tebliğ edilmesi üzerine rekabet yasağı maddesinin Ulusoy tarafından tek taraflı olarak yürürlükten kaldırılmış olması, 16'ncı maddenin ikinci fıkrası çerçevesinde ceza takdir edilirken, aynı maddenin dördüncü fıkrası gereğince hafifletici sebep olarak, diğer yandan Ulusoy Grubu'nun ilgili ürün pazarında ülke genelindeki gücü ise ağırlatıcı sebep olarak değerlendirilmesi gereken unsurlardır.

970

## J. SONUÇ

Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık Ticaret Ltd. şti. tarafından Ulusoy Deniz taşımacılığı A.ř.'den satın alınan Selçuk-K gemisinin satış mukavelesinin 15'inci maddesinde yer alan hüküm ile geminin Samsun-Novorossky hattında çalışmasının engellendiği iddiası üzerine 11.11.2004 tarih, 04-71/1030-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütölen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapora, toplanan delillere ve incelenen dosya kapsamına göre;

- 1) Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.ř. tarafından Selçuk-K adlı Ro-Ro gemisinin Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık Ticaret Ltd. şti'ne devri işleminin, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 1997/1 sayılı Tebliğ hükümlerine göre Rekabet Kurulu'nun iznine tabi olduğuna; ancak işlemin Rekabet Kurulu'nun izni olmaksızın gerçekteştirildiğine,
- 980

2) Bununla birlikte 4054 sayılı Kanun'un 11. maddesinin (a) bendi uyarınca işleme izin verilmesine,

990 3) Kanun'un aynı maddesi gereği, bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmemiş olmasından dolayı Kanun'un 16. maddesinin birinci fıkrası (c) bendi uyarınca tatbik edilecek idari para cezasının, Kanun'un 19. maddesinin birinci fıkrası (a) bendinde öngörülen üç yıllık zaman aşımı süresinin dolmuş olması sebebiyle uygulanmasına imkan bulunmadığına,

4) Devir işlemine ilişkin satış anlaşmasının 15. maddesinde ve bu maddeye ek olarak tanzim edilen taahhütnamede düzenlenmiş bulunan rekabet yasağının satıcı lehine ve sınırsız süreli düzenlenmiş olması sebebiyle, yan sınırlama sayılabilmesi için gerekli nitelikleri taşımadığına,

1000 5) Bu nedenle, söz konusu hükmün 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilmesi neticesinde, tarafların anılan rekabet yasağının amacı itibarıyla 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiklerine,

6) (a) Karadeniz Ro-Ro Taşımacılık Ltd. Şti.'nin,

4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca, alıcının Rekabet Kurumu'na başvuran taraf olmasının hafifletici sebep olarak göz önüne alınması sonucunda;

1010 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin ikinci fıkrası gereği (2005/3 sayılı Tebliğ ile değişik 2005/2 sayılı Tebliğ'e göre) takdiren asgari ceza miktarı olan 5.800 YTL idari para cezası ile cezalandırılmasına,

(b) Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.'nin,

1020 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca Taahhütname'de yer alan cezai şartın icra edilmemiş olması ve Rekabet Kurumu tarafından soruşturma açıldığına tebliğ edilmesi üzerine rekabet yasağı maddesinin Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş. tarafından yürürlükten kaldırılması hususlarının hafifletici, şirketin pazardaki gücünün ağırlaştırıcı sebepler olarak değerlendirilmesi sonucunda,

4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin ikinci fıkrası gereği (.....) oluşan gayri safi gelirin takdiren %5'i oranında olmak üzere 18,053,894,450 TL idari para cezası ile cezalandırılmasına OYBİRLİĞİ ile,

Danıştay yolu açık olmak üzere karar verilmiştir.