

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2013-4-106 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 18-08/152-73
Karar Tarihi : 15.03.2018

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN
Şükran KODALAK, Mehmet AYAN

B. RAPORTÖRLER: Burak SAĞLAM, Hatice CESUR

C. BAŞVURUDA

BULUNAN : - Gözcü Gemi Acentelik Hizmetleri Ltd. Şti.
Büyükdere Cad. Şair Sabri Sk. Alkım İşhanı No: 14/4
Mecidiyeköy/İSTANBUL

D. HAKKINDA SORUŞTURMA

YAPILANLAR : - Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Sahil Kennedy Caddesi Liman Sokak Zeytinburnu/İSTANBUL
- GEMTAC Gemi Tali Acenteliği ve Bot Hiz. Tic. A.Ş. (eski unvanı: S.S. Gemi Tali Acenteleri Deniz Motorlu Taşıyıcıları Kooperatifi)
Kazlıçeşme Mah. Liman Sok. Zeyport No:1 Dk: 6 Gemtac Hizmet Binası Zeytinburnu/İSTANBUL

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** Zeytinburnu Limanı işleticisi Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerine aykırı şekilde liman faaliyetleri yürüttüğü ve bu suretle rekabeti engellediği iddiasına ilişkin 26.03.2014 tarih ve 14-12/223-99 sayılı Kurul kararının Ankara 2. İdare Mahkemesinin 17.11.2016 tarih ve E. 2014/1379, K. 2016/2917 sayılı kararı ile iptal edilmesi üzerine 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlal edilip edilmediğinin tespiti.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 25.11.2013, 13.02.2014 ve 24.02.2014 tarihlerinde intikal eden ve Gözcü Gemi Acentelik Hizmetleri Ltd. Şti. (GÖZCÜ) tarafından yapılan başvurularda, Zeytinburnu Limanı'nın lojistik hizmetleri sağlayan firmalar için zorunlu unsur niteliğinde olduğu ve diğer limanlarla ikame edilemeyeceği, başta barınma olmak üzere Zeytinburnu Limanı'ndan barınma, ofis ve otopark hizmeti alma taleplerinin reddedilmesinin Zeytinburnu Limanı işleticisi Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin (ZEYPORT) hakim durumunu kötüye kullanması niteliğinde olduğu, ayrıca palamar ücreti konusunda kendilerine ayrımcı fiyatlama yapıldığı, anılan eylemlerin GÖZCÜ'nün piyasadaki faaliyetlerini zorlaştırdığı ve GÖZCÜ'yü piyasa dışına çıkarmayı hedeflediği, anılan eylemlerle ZEYPORT'un liman işletmeciliği alanındaki hakim durumunu GÖZCÜ'nün faaliyet gösterdiği pazarda kötüye kullandığı, ayrıca ZEYPORT ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma ve ofis hizmeti alan teşebbüsler (özellikle GEMTAC Gemi Tali Acenteliği ve Bot Hizmetleri Tic. A.Ş.¹ (GEMTAC)) arasında örtülü bir anlaşma ya da uyumlu eylem

¹ Kurul'un 23.03.2017 tarih ve 17-11/140-M sayılı kararı ile açılan soruşturma çerçevesinde S.S. Gemi Tali Acenteleri Deniz Motorlu Taşıyıcıları Kooperatifi olarak yer alan soruşturma tarafı teşebbüsün birinci yazılı

bulunduğu, barınma alanlarının tahsisinin adaletli bir şekilde gerçekleştirilmediği, halihazırda barınma hizmeti alan teşebbüslerle uzun süreli anlaşmalar yapılmasının ve bu anlaşmalarda sözleşmenin yenilenmesinin her zaman mümkün kılınmasının ZEYPORT ile diğer teşebbüsler arasında gümrüklü liman hizmetleri piyasasını kendi aralarında paylaşmayı hedefleyen rekabete aykırı bir anlaşmanın bulunduğunu gösterdiği, bu suretle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) ihlal edildiği iddia edilmiştir.

- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Anılan başvuruya istinaden hazırlanan 11.12.2013 tarihli ve 2013-4-106/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, Rekabet Kurulunun (Kurul) 26.12.2013 tarihli toplantısında görüşülerek dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun çerçevesinde bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla aynı Kanun'un 40. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 13-72/1006-M sayıyla karar verilmiştir.
- (4) Önaraştırma sonucunda düzenlenen 13.03.2014 tarihli ve 2013-4-106/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu, Kurul'un 26.03.2014 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 14-12/223-99 sayılı Kurul kararıyla, ZEYPORT hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığına ve başvurunun reddine karar verilmiştir.
- (5) Öte yandan mezkur Kurul kararı; Ankara 2. İdare Mahkemesi'nin 17.11.2016 tarih ve E. 2014/1379, K.2016/2917 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Mahkemenin bahse konu iptal kararında, Zeytinburnu Limanı'nda yapılan uygulamalarda rekabet ihlali bulunup bulunmadığının ancak bir soruşturma ile ortaya konulması mümkün iken aksi bir değerlendirme ile soruşturma açılmamasına ilişkin olarak verilen dava konusu kararda hukuka uygunluk bulunmadığı gerekçesine yer verilmiştir.
- (6) Ankara 2. İdare Mahkemesi'nin anılan iptal kararı üzerine hazırlanan 17.03.2017 tarih ve 2013-4-106/BN sayılı Bilgi Notu, Kurul'un 23.03.2017 tarihli toplantısında görüşülerek 17-11/140-M sayı ile 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddesinin ihlal edilip edilmediğinin tespitine yönelik olarak ZEYPORT ve GEMTAC hakkında soruşturma açılmasına karar verilmiştir.
- (7) Kurul'un 23.03.2017 tarih ve 17-11/140-M sayılı kararı ile hakkında soruşturma başlatılan teşebbüslere, 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca soruşturma kararı ve soruşturma tarafı teşebbüslerle ilgili olarak ileri sürülen iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgi 05.04.2017 tarihli yazıyla gönderilmiş ve teşebbüslerden, soruşturma bildiriminin tebellüğ edildiği tarihinden itibaren 30 gün içinde ilk yazılı savunmalarını göndermeleri talep edilmiştir. Bu kapsamda ZEYPORT ve GEMTAC'ın ilk yazılı savunmaları yasal süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (8) Dosya konusu iddialar çerçevesinde soruşturma kapsamında, ZEYPORT ve GEMTAC'da yerinde inceleme yapılmıştır. Ayrıca başvuru sahibi teşebbüs olan GÖZCÜ'nün yanı sıra İstanbul Valiliği Karaköy Limanı Mülki İdare Amirliği (VALİLİK), T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İstanbul Liman Başkanlığı (İLB), İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) ve Yıldıray Gemi Acentacılığı Tic. Ltd. Şti. (YILDIRAY) ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ek olarak hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsler olan ZEYPORT ve GEMTAC'ın yanı sıra başvuru sahibi GÖZCÜ ile DTO, İLB, VALİLİK, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Ataköy Marina Yat ve Liman İşletmeleri A.Ş'den (ATAKÖY MARİNA), Cihad Denizcilik Engin Demirpolat (CİHAD), MARDAŞ Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş. (MARDAŞ), T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tuzla Liman Başkanlığı (Tuzla Liman Başkanlığı), YILDIRAY, Zeyline Gemi Acenteliği

savunmasında şirket ticaret unvanınının 31.12.2014 tarihinde nevi değişikliği ile GEMTAC Gemi Tali Acenteliği ve Bot Hizmetleri Tic. A.Ş. olarak değiştii belirtilmiştir.

ve Taşımacılığı Ltd. Şti. (ZEYLİNE) ve İstanbul34 Vapur Hizmetleri ve Denizcilik İşletmeciliği Ltd. Şti.'den (İSTANBUL34) bilgi talebinde bulunulmuştur.

- (9) Söz konusu bilgi taleplerine ilişkin cevabi yazılar, ATAKÖY MARİNA'nın 21.07.2017 ve 27.07.2017, GÖZCÜ'nün 28.07.2017, DTO'nun 31.07.2017, ZEYPORT'un 31.07.2017 ve 16.08.2017, CİHAD'ın 01.08.2017, GEMTAC'ın 03.08.2017 ve 11.08.2017, VALİLİK'in 07.08.2017, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 11.08.2017, İLB'nin 28.08.2017 ve 11.09.2017, Tuzla Liman Başkanlığı'nın 18.09.2017, ZEYLİNE'nin 20.11.2017, İSTANBUL34'ün 22.11.2017, YILDIRAY'ın 11.12.2017 ve MARDAŞ'ın 11.12.2017 tarihinde olmak üzere Kurum kayıtlarına intikal etmiştir
- (10) Soruşturmanın ilk altı aylık süresi 23.09.2017 tarihinde sona ermiş olup, 22.08.2017 tarih ve 17-27/441-M sayılı Kurul kararıyla, 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin birinci fıkrası hükmü gözetilerek söz konusu soruşturmanın süresinin bitiminden itibaren üç ay uzatılmasına karar verilmiştir. Bahse konu Kurul kararı ile ayrıca, S.S. Gemi Tali Acenteleri Deniz Motorlu Taşıyıcıları Kooperatifi olarak geçen soruşturma tarafı teşebbüsün unvanı, değişmesi nedeniyle, GEMTAC Gemi Tali Acenteliği ve Bot Hizmetleri Tic. A.Ş. şeklinde düzeltilmiştir.
- (11) Soruşturma Heyetince hazırlanan 21.12.2017 tarihli ve 2013-4-106/SR sayılı Soruşturma Raporu Kurul üyelerine ve hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslere 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi gereğince tebliğ edilmiş ve soruşturma taraflarının ikinci yazılı savunmaları talep edilmiştir. Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsler tarafından Soruşturma Raporuna ilişkin olarak gönderilen ikinci yazılı savunmalar, 05.01.2018 (ZEYPORT) ve 10.01.2018 tarihlerinde (GEMTAC) yasal süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (12) Tarafların ikinci yazılı savunmaları üzerine hazırlanan 23.01.2018 tarihli ve 2013-4-106/EG sayılı Ek Yazılı Görüş Kurul üyeleri ile hakkında soruşturma yürütülen taraflara tebliğ edilmiştir. Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsler tarafından üçüncü yazılı savunma gönderilmemiştir.
- (13) Kurul, yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre 15.03.2018 tarihli ve 18-08/152-73 sayılı nihai kararını vermiştir.
- (14) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili dosyada; 4054 sayılı Kanun'un 4. veya 6. maddeleri kapsamında ihlal olarak nitelendirilebilecek bir husus tespit edilemediğinden, hakkında soruşturma yürütülen ZEYPORT ve GEMTAC'a yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanmasına yer olmadığı, bununla birlikte ilgili pazarlarda rekabetçi yapının gözetilmesini teminen sektörde temel düzenleyici konumunda bulunan İstanbul Valiliği Karaköy Limanı Mülki İdare Amirliği ve İstanbul Liman Başkanlığına görüş yazısı gönderilmesinin uygun olacağı ifade edilmektedir.

I. İNCELEME, GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

I.1. Hakkında Soruşturma Yapılan Teşebbüsler

I.1.1. ZEYPORT

- (15) ZEYPORT, bavul ticaretine² yönelik sefer yapan gemiler için TDİ İstanbul Limanı Karaköy ve Salıpazarı İskelelerinin yeterli olmaması üzerine, DTO'nun girişimi ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın izni ile 14.08.1998 tarihinde kurulmuş ve 1999 yılı Haziran ayında liman işletmeciliği faaliyetine başlamıştır. ZEYPORT'un halihazırdaki hissedarları, DTO, İDO

² Bavul ticareti: Bağımsız Devletler Topluluğu'ndan gelen ve yolcu beraberli eşya getirip götürmek suretiyle yapılan ticaret.

İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş., Zeytinburnu Belediye Başkanlığı, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, Donatan Liman İşletme ve Yatırım A.Ş., Türk Deniz Eğitim Vakfı ve Milangaz Lpg Dağıtım A.Ş.'dir.

- (16) ZEYPORT Zeytinburnu Limanı'ndaki beş iskele ve geri sahası ile yaklaşık 46.000 m² alanda faaliyet göstermekte olup, başlıca faaliyetleri;

- Bağımsız Devletler Topluluğundan sefer yapan gemilere verilen hizmetler,
- Zeytinburnu Limanı-Kartal arası sefer yapan Ro-Ro gemilerine verilen hizmetler,
- VALİLİK'in 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı kararı ile "gümrüklü hareket noktası" hizmetleri kapsamında acente botlarına verilen barınma, palamar hizmetleri ile transit malzemelerin saklanması ve muhafaza edilmesi için gümrük sahası içinde konuşlandırılmış Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü denetiminde 220 m²lik geçici depolama yeri hizmetleri,
- İstanbul limanlarından dış hatlara sefer yapan gemilerle İstanbul Boğazı'ndan geçip İstanbul Boğazı Güney Girişi demir yerlerinde bekleyen veya demirlemeden geçen transit ve gümrüklü gemilere ihrakiye³ teslim işlemleri

olarak sayılmaktadır. Limanda bu hizmetler ile ilgili olarak Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü, İstanbul Liman Başkanlığı Denet Memurluğu, İstanbul Defterdarlığı Gümrük Saymanlık Veznesi, İ.E.M. Deniz Limanı Şube Müdürlüğü, Pasaport Büro ve Güvenlik Büro Amirlikleri, Karaköy Sahil Sağlık Denetleme Merkezi Tabipliği, Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü gibi kamu birimleri faaliyet göstermektedir.

- (17) VALİLİK'in 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı kararı ile "gümrüklü hareket noktası" hizmetleri kapsamında ZEYPORT'un acente botlarına verdiği barınma hizmetinden faydalanan teşebbüsler GEMTAC'ın yanı sıra İSTANBUL 34, ZEYLİNE ve YILDIRAY'dır.

I.1.2. GEMTAC

- (18) 05.12.2003 tarihinde kurulmuş olan GEMTAC, İstanbul'daki motorlu sekiz tali acentenin katılımıyla 2005 yılında fiili olarak faaliyete geçmiştir. GEMTAC bünyesinde gemi tali acentelik hizmetleri (gemi geliş⁴-gidiş⁵ kontrol işlemleri, gemi personel değişikliği işlemleri, İstanbul gemi demir bölgesi gemi takip işlemleri⁶, İstanbul liman bölgesi gemi yanaşma-kaldırma işlemleri ve belgelendirme, liman, sağlık ve fener rüsum ödeme ve takip işlemleri), motor bot servisleri (armatör şirketlere, ana acentelere, kumanya şirketlerine, bakım onarım şirketlerine yönelik motor servisleri⁷ ile çeşitli kurum ve kuruluşlara verilen motor kiralama servisleri) ve bot kiralama hizmetleri sunulmaktadır.

³ Ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişiğinde deniz vasıtalarına veya hava meydanlarında yerli ve yabancı uçaklara vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıt ve madeni yağ anlamına gelmektedir.

⁴ Geliş kontrolü, armatör talimatı ile İstanbul Limanı'nda 48 saatten fazla kalacak gemiler için yapılan işlemdir. Geliş kontrol işlemlerinin başlatılabilmesi için GEMTAC tarafından Gümrük Muhafaza Müdürlüğüne, Deniz Limanı Şube Müdürlüğüne, Sahil Sağlık Merkez Tabipliğine gemiye geliş kontrol yapılması talebini bildiren dilekçeler verilmektedir.

⁵ Gidiş kontrolü, gemi sefere bağlandığında yapılan işlemdir. Geliş kontrolü yapılmış olan gemiye geliş kontrolünde yapılan işlemler gidiş kontrolü şeklinde yinelenerek gemi transit seyir yapabilecek duruma gelmektedir.

⁶ İstanbul demir bölgesine gelerek demirleyen ya da Sivriada açıklarında drift yapan gemilerin yakıt kumanya vs. ikmallerinin demir atma, demir alma, yakıt ve su ikmal başlama bitiş ve miktarlarının veya oluşabilecek olağanüstü durumların ana acentelere bildirilmesi işlemlerinin tümü gemi takip işlemleri olarak adlandırılmaktadır.

⁷ Söz konusu hizmet ile gemilerin ikmal, bakım, acente teması operasyonlarını yerine getirmeye yönelik verilen motor hizmetleri kastedilmektedir.

- (19) GEMTAC'ın Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan 10 botunun GEMTAC hissedarı gemi acenteleri arasındaki dağılımı aşağıdaki gibidir:

Tablo 1: Zeytinburnu Limanı'nda Barınan GEMTAC Hissedarlarının Bot Sayıları

Hissedarlar	Bot İsimleri
Düzgıt Vapur Hizmetleri Tic. A.Ş.	DÜZGİT II
	DÜZGİT IV
	DÜZGİT BÜYÜKDERE
Düzgıt Deniz İşletmeciliği Tic. Ltd. Şti.	NAZMİ BEY I
Uğur Denizcilik ve Vapur Acenteliği Ltd. Şti.	NİHANIM TOKER
Kalkavan Acente ve Deniz Nakliyat Gıda Bilişim Tic. Ltd. Şti.	KALKAVAN
Memişoğlu Gemi Acenteliği ve Armatörlük Ltd. Şti.	MEMİŞOĞLU I
Oğuz Deniz Motoru Deniz Acenteliği-Hayati TÜRK	OĞUZ N
GEMTAC	GEMTAC I
	GEMTAC III

Kaynak: GEMTAC tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

I.2. Başvuru Sahibi Teşebbüs: GÖZCÜ

- (20) 2004 yılında kurulmuş olan GÖZCÜ, İstanbul Boğazı'ndan geçen dış hatlara sefer yapan ve belirlenen sahalarda demirleyen gemilere sahip olduğu gemi acentelik yetki belgesi ile lojistik hizmet veren bir teşebbüstür. Kuruluş yıllarında sadece İstanbul Boğazı'nın kuzeyinde hizmet veren ve ofisi bulunan firma, Zeytinburnu Limanı'nın faaliyete geçmesinden sonra 10.02.2009 tarihinde bir ofis de İstanbul Boğazı'nın güneyinde açarak faaliyetlerini genişletmiştir. GÖZCÜ tarafından verilen hizmetler, genel olarak aynı alanda faaliyet gösterdiği GEMTAC için yukarıda sayılan faaliyetler ile aynıdır.

I.3. İlgili Pazar

- (21) Rekabet ihlali iddialarına ilişkin analizlerin önemli bir boyutunu söz konusu iddiaların gerçekleştiği ilgili ürün ve ilgili coğrafi pazarların tanımlanması oluşturmaktadır ve özellikle hakim durumun kötüye kullanılması iddialarının bulunduğu dosyalar bakımından ilgili pazarların nasıl tanımlanacağı ayrı bir önem taşımaktadır. Bu bağlamda ilgili ürün pazarının tespitinde, tüketicinin gözünde fiyatları, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından birbirleriyle değiştirilebilir veya ikame edilebilir olarak kabul edilen bütün mal veya hizmetlerden oluşan pazar dikkate alınmakta, tespit edilen pazarı etkileyebilecek diğer unsurlar da değerlendirilmektedir. İlgili coğrafi pazarın belirlenmesinde ise teşebbüslerin ürün ve hizmetlerin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri bölgeler esas alınmakla birlikte rekabet koşullarının ilgili bölge içinde homojen olması ile bu koşulların komşu bölgelerden kolayca ayırt edilebilmesini sağlayacak ölçüde farklı olması aranmaktadır. Bununla birlikte "İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz"un 20. maddesinde de belirtildiği üzere, inceleme konusu işlem, gerek ürün gerekse de coğrafi açıdan olası alternatif pazar tanımları çerçevesinde rekabet açısından endişeler yaratmıyor ya da alternatif tüm tanımlar açısından rekabeti bozucu bir etki söz konusu oluyorsa pazar tanımı yapılmayabilmektedir.
- (22) GÖZCÜ, 2004 yılından beri sahip olduğu gemi acentelik yetki belgesi ile İstanbul Boğazı'ndan geçen, dış hatlara sefer yapan ve belirlenen sahalarda demirleyen gemilere lojistik hizmet veren bir teşebbüstür. GÖZCÜ'nün başvurularından, verdiği hizmetin genel olarak gemilere kumanya, yedek parça teslimi, personel değişimi, evrak teslimi gibi hizmetleri kapsadığı anlaşılmaktadır. Diğer tarafta şikayet edilen ZEYPORT ise 1999 yılında faaliyete başlayan ve esasen Zeytinburnu Limanı'nın işletmeciliği alanında faaliyet gösteren bir teşebbüs olup, Bağımsız Devletler Topluluğundan sefer yapan gemilere ve Zeytinburnu Limanı-Kartal arası sefer yapan gemilere verilen hizmetler haricinde işbu dosya konusu ile ilgili olarak acente botlarına verilen barınma, palamar

hizmetleri ile transit malzemelerin saklanması ve muhafaza edilmesi için gümrük sahası içinde yer alan Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü denetiminde 220 m²lik geçici depolama yeri (antrepo) hizmetlerini vermektedir. Şikayet edilen diğer bir teşebbüs olan GEMTAC ise GÖZCÜ ile aynı alanda faaliyet göstermektedir.

- (23) Başvuru sahibi ve şikayet edilen teşebbüslerin ana faaliyet alanları yukarıda özetlendikten sonra pazar tanımlarını ve analizini de etkileyebilecek olması nedeniyle aşağıda öncelikle başvuru konusu hususlara ilişkin sürece, mevzuat ve VALİLİK/İLB kararları çerçevesinde değinmenin yerinde olacağı değerlendirilmiştir.

I.3.1. Başvuru Konusu Hususlara İlişkin Süreç: Mevzuat ve VALİLİK/İLB Kararları

- (24) Ülkemizde başvuru konusunun ilişkili olduğu, boğazlardan geçen hareket halindeki gemilere lojistik hizmet veren teşebbüslerin kullanabileceği liman hizmetlerini düzenleyen mevzuat hükümleri Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve Limanlar Yönetmeliği'nde yer almaktadır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün "Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları" başlıklı 10. maddesi şu şekildedir:

"Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü maddede gösterilen demirleme yerlerine ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmalî, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır."

- (25) Aynı Tüzüğün "Acenta ile buluşma yerleri" başlıklı 40. maddesindeki düzenleme ise şu şekildedir:

"İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapabilirler."

- (26) Anılan Tüzük maddelerinden, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemilerin 48 saate kadar Tüzüğün 23. maddesinde gösterilen yerlere demirleyebileceği ve bu demir yerlerinde acentelerle temas edebileceği, bunun dışındaki zorunlu hallerde ise Tüzüğün 40. maddesinde gösterilen yerlerde acente ile temas edebilecekleri anlaşılmaktadır.

- (27) Başvuru konusuyla ilişkili bir diğer mevzuat olan Limanlar Yönetmeliği'nin 28. maddesi ise aşağıdaki gibidir:

"Madde 28- (1) Gümrük denetimine tabi olan gemi ve deniz araçlarından gümrük hizmeti verilen yerlere ya da bu yerlerden onlara; yolcu, yolcu eşyası, gemi personeli, malzeme, kumanya ve gemi ile ilgili olan kişiler ancak izin verilmiş hizmet tekneleri ile taşınabilir. Bu teknelere liman başkanlığınca yazılı izin verilir.

(2) Gümrük denetimine tabi gemi ve deniz araçları ile gümrük hizmeti verilen yerler arasında hizmet verecek gemi ve deniz araçları, liman başkanlığı ile gümrük idaresi

tarafından belirlenen yerlerden hareket eder ve tekrar aynı yere yanaşır. Bunlara dair yanaşma, bağlama ve benzer diğer hususlar izin belgelerinde belirtilir.

(3) Gümrük denetimine tabi olmayan gemi ve deniz araçlarına da yazılı izni olan belgeli hizmet tekneleriyle servis yapılır. Ancak bu tekneler gümrük hizmeti verilen yerleri kullanmayabilir.

(4) Denetim yetkisine sahip kamu görevlileri, gümrük denetimine tabi olan veya olmayan gemi ve deniz araçlarına, kamuya ait teknelerle gidip gelebilecekleri gibi, liman başkanlığınca izin verilmiş tekneler ile de toplu veya ayrı ayrı gidip gelebilir.

(5) Liman başkanlığından bu madde hükümlerine göre yazılı izin almayan hizmet tekneleri, liman idari sahasında faaliyette bulunamaz.”

(28) Yukarıdaki hükmün 2. maddesi ile işaret edildiği üzere, gümrük denetimine tabi gemi ve deniz araçları ile gümrük hizmeti verilen yerler arasında hizmet verecek gemi ve deniz araçları liman başkanlığı ile gümrük idaresi tarafından belirlenen yerlerden hareket etmek durumundadır.

(29) VALİLİK, İLB ve DTO'dan alınan bilgilere göre, yukarıda yer verilen mevzuat hükümleri ve o dönem yürürlükteki benzer hükümleri haiz İstanbul Liman Tüzüğü doğrultusunda ilk olarak 07.07.2000 tarihinde, Karaköy Yolcu Salonu Gümrük Müdürü, Karaköy Gümrük Muhafaza Müdürü ve İstanbul Liman Başkanı toplantısı sonucunda, gümrük hizmet noktaları ile gümrük denetimine tabi gemiler arasında hizmet verecek deniz araçlarının aşağıda sayılan noktalardan hareket etmeleri kararlaştırılmıştır:

- a) Karaköy Yolcu Salonu Gümrük Sahası,
- b) Haydarpaşa Limanı Gümrük Sahası,
- c) Gümrük İdaresi denetiminde bulunan Zeytinburnu Limanı,
- d) Ambarlı liman tesisleri Gümrük Sahaları,
- e) Büyükdere Gümrük Muhafaza denetimindeki iskele (Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı),
- f) Tuzla Gümrük Muhafaza Kısım Amirliği Denetimindeki İskele⁸.

(30) Ancak gemi acentelerinin bazıları bu karara uymayarak kayıtsız ve izinsiz olarak faaliyetlerini sürdürmeye devam etmişlerdir. Bu acente teknelerinin kayıt dışılık ve haksız rekabetin yanı sıra bunun yanında çeşitli suçların işlenmesine sebep olmaları nedeniyle bu tür teknelerin temaslarının önlenmesi ile disiplin ve denetim altına alınması amacıyla bu kez 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı VALİLİK kararı alınmıştır. Anılan karar kapsamında;

*“1 - İstanbul Boğazı'ndan geçen gemiler ile Ahırkapı, Yeşilköy, Ambarlı, Kartal ve Tuzla deniz sahalarına demirleyen gemilere muhtelif limanlardaki gümrük noktalarından acente tekneleri ile temaslar yapılmaktadır. Bu durum, iç limanlardaki pasif katılım trafiğini yoğunlaştırdığı, izinsiz ve kayıtsız acente teknelerinin gemiler ile temas yaptığı tespit edildiğinden, bundan böyle acente teknelerinin gemiler ile olan temaslarını disiplin ve kontrol altına almak üzere, gümrüklü hareket noktası olarak Zeytinburnu İlçesindeki Zeyport, Büyükçekmece İlçesindeki Ambarlı Limanı ve Kartal İlçesindeki Kartal İskelesinin hareket noktası olarak belirlenmesine, tespit edilen bu yerlerin dışındaki hareket noktalarından acente teknelerinin yasaklanmasına,
2- Zeyport Limanındaki hareket noktasının, Deniz Ticaret Odası Başkanlığı, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanlığı ile S.S. Tali-Acenteleri Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanlığının müşterek sorumluluğunda ve koordinesinde*

⁸ VALİLİK'ten gelen bilgilere göre Tuzla Gümrük Müdürlüğü kapatılmıştır, dolayısıyla mevcut durumda bu iskele gümrük hizmeti verilen yerler arasında değildir. Yerini Pendik Gümrük Müdürlüğü Sahası almıştır.

*mevzuata uygun ve gerekli yasal izni almak şartıyla, geçici depolama yeri (antrepo) açılarak, 01.10.2005 gününe kadar faaliyete geçmesine,
3-Kartal ve Ambarlı hareket noktası için; Liman Başkanının Başkanlığında; Haydarpaşa Gümrük Müdürü, Muhafaza Müdürü, Deniz Liman Emniyet Şube Müdürü, Sahil Sıhhiye Merkezi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Deniz Ticaret Odası'ndan oluşan komisyon, Ambarlı Limanı için Ambarlı Liman Başkanının Başkanlığında Ambarlı limanında bulunan Gümrük Muhafaza ve Gümrük Müdürü, Sahil Sıhhiye Sağlık Merkezi, ALTAŞ ve Deniz Ticaret Odasının konu ile ilgili araştırma, inceleme yaparak hazırlayacağı raporu toplantıda görüşülmek üzere Valilik makamına (Karaköy Liman Mülki İdare Amirliğine) sunulmasına,*

...

8- Anılan bu kararların İstanbul Valiliği önleyici tedbirleri olarak belirlenmesine..."

karar verilmiştir.

- (31) Anılan karar ile 07.07.2000 tarihli kararın aksine, gümrük denetimine tabi gemilere hizmet verecek deniz araçlarının hareket edebileceği hareket noktalarının Zeytinburnu Limanı, Ambarlı Limanı ve Kartal İskelesi ile sınırlandırıldığı görülmektedir. Bununla birlikte kararın 2. ve 3. maddelerinden Zeytinburnu Limanı'nın 01.10.2005 tarihine kadar faaliyete geçebileceği, Kartal ve Ambarlı noktaları bakımından ise bu anlamda bir faaliyete geçilebilmesi için bir çalışma yapılması gerektiği anlaşılmaktadır. Kararın diğer bir ilginç noktası ise Zeytinburnu Limanı'nın tamamen faal hale gelmesi sorumluluğunun VALİLİK kararıyla DTO ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanlığı ile birlikte GEMTAC'a da verilmesidir.
- (32) Bununla birlikte yukarıda anılan VALİLİK kararı sonrasında pek çok acente tarafından bazı sıkıntılar yaşandığına dair şikayetlerin Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne iletilmesi sonucu, Genel Müdürlükçe sınırlı sayıda liman tarafından acente motorlarına hizmet verilmesinin tekelleşmeye sebep olabileceğine dikkat çekilerek, tekelliliğin doğurabileceği sakıncaları önlemek amacıyla alternatif yeni temas noktalarının belirlenmesi istenmiştir. Bu bağlamda VALİLİK tarafından bir alt komisyon oluşturularak 27.06.2007 tarih ve 2007/213 sayılı karar ile 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı VALİLİK kararına ek aşağıdaki ilave tedbirler alınmıştır:

"1-Alternatif yeni temas noktaları bakımından;

İstanbul Valiliğinin Acenta tekneleri ile ilgili 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı Tedbirlerinde belirtilen Zeyport Gümrük Hareket Noktası ile birlikte;

a) TDİ İstanbul Liman İşletmesinden sadece gemilere personel ve görevli sevkiyatı yapılabileceği,

b) TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesinden 19 Nolu rıhtımdan gemilere personel ve görevli sevkiyatı ile kumanya, yedek parça vb. malzeme sevkiyatının yapılabileceği,

2- Denizcilik Müsteşarlığınca tespit edilen sorunların giderilmesi bakımından;

a) Zeyport Gümrük hareket noktasından hizmet alan acente teknelerinden, limana verebilecekleri zararlar öngörülerek önceden alınan Teminat Mektubu uygulamasına son verilmesi ve alınan teminat mektupların ilgililerine iade edilmesine,

b) Barınma ücretinin uzun vadeli olarak yatırılması veya kontrat yapılması durumunda tesisin korunaklı alanlarının adil bir şekilde dönüşümlü olarak kullanılmasının liman işletici kuruluş tarafından sağlanmasına ve hizmet alan tüm acente motorlarına aynı hizmet tarifesinin uygulanmasına, hizmet verildiği takdirde palama ücreti alınmasına, verilmemesi halinde alınmamasına,

c) Türkiye'ye getirilen millileşmemiş her türlü ithalat ve transite konu olan eşyanın gümrüğün denetiminde veya gümrüğün denetimindeki herhangi bir antrepoya

*konulacağı, İlgili Gümrük İdaresinin, gerekli önlem ve tedbirleri alması halinde, gelen eşyanın belli bir antrepoya alınması hususunda mükellefi zorlanamayacağı,
3- Alınan bu kararların, İstanbul Valiliği'nin Acenta Tekneleri ile ilgili 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı Valilik tedbirlerine ilave tedbirler olarak belirlenmesine ve ilgili kurum ve kuruluşlara gereği için tebliğ edilmesine,
Oy birliği ile karar verilmiştir."*

- (33) Yukarıda anılan ek tedbirlerden Zeytinburnu Limanı ile ilgili bazı sıkıntılar yaşandığı anlaşılmakta olup, barınmaya ilişkin uzun süreli anlaşmalara da işaret ederek tesisin korunaklı alanlarının adil bir şekilde dönüşümlü olarak kullanılmasının liman işletici kuruluş tarafından sağlanmasına vurgu yapıldığı görülmektedir. Kararın başında ve içeriğinde sadece Zeytinburnu Limanı'na atıf yapılmasından Ambarlı Limanı ve Kartal İskelelerinin bu anlamda faal hale geçmediği ya da fiiliyatta kullanılmadığı sonucu çıkmaktadır. Ayrıca anılan karar ile Zeytinburnu Limanı'na ilave biri TDİ İstanbul Liman İşletmesi (Karaköy Limanı) diğeri TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesi'nin 19 no'lu Rıhtımı olmak üzere iki hareket noktası belirlenmişse de, bu noktalardan TDİ İstanbul Liman İşletmesi'nden gemilere sadece personel ve görevli sevk edilebileceği anlaşılmaktadır.
- (34) Yukarıda yer verilen VALİLİK kararları haricinde başvuru konusu ile ilişkili bir diğere düzenleme ise İLB'nin "Acente Tekneleri ile İlgili Valilik Tedbirleri Bakımından Uyulması Gereken Esaslar" başlıklı 03.10.2005 tarih ve 2582 sayılı yazısıdır. Söz konusu yazıda 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı VALİLİK kararına atıfta bulunularak, İstanbul Boğazı Güney Girişi Demirleme yerlerinde bekleyen veya demirlemeden geçen transit ve gümrüklü gemilerle acente teması uygulamalarının aşağıdaki şekilde yapılacağı ifade edilmektedir:

"1. Acente Tekneleri Valilik kararı gereğince, İstanbul Boğazı Güney Girişi Demirleme yerlerindeki transit, gümrüklü gemilere hizmet vermek üzere tek bir hareket limanı olarak kabul edilen Zeyport Limanındaki hareket noktasından konuşlandırılacak şekilde kaydırılacaktır.

2. Zeyport Limanındaki hareket noktası; Gümrük Müsteşarlığı'ndan A Tipi Genel Antrepo faaliyetine geçmesi ile başlayacaktır.

...

7. İzin belgeleri bulunan acente teknelerinden bekleme yeri için Kumkapı barınağında azami 8 tekne, Zeyport Acente Motorları Faaliyet Alanında azami 22 tekne bulunacak, diğere Acente tekneleri ise Yenikapı Mendirek içerisinde barınabileceklerdir. Hizmet vermek amacıyla Zeyport dışında bekleyen tekneler, hizmet için mutlaka Zeyport'a gelerek gerektiği şekilde prosedürlerini tamamlayacak ve hizmetlerini bu limandan hareketle yapacaklardır.

8. Söz konusu hizmetler için belirlenen Zeyport limanında A Tipi Antreponun işletilmesi ve Liman Sahasına giriş hizmetleri mevcut mevzuata uygun olarak Zeyport tarafından yapılacaktır. İzin belgesi bulunan mevcut tüm acente hizmet teknelerine, yanaşma/kalkma/palamar hizmetleri belirli kurallar ve liman disiplini dahilinde olmak üzere her zaman eşit şartlarla objektif olarak verilecektir.

9. Zeyport'ta uygulama başlar başlamaz Müsteşarlık tarafından gözlem yapılarak uygulama hassasiyetle takip edilecek, uygulama başladıktan sonra da yakın gelecekte söz konusu hareket noktası ISPS⁹ kapsamında değerlendirilecektir.

10. İstanbul Liman Başkanlığı'nca 16.01.1997 tarih ve 1608 sayılı yazı ile Acente Motorlarına Perşembe Pazarı'nda ve Unkapanı'nda sadece barınma amaçlı olarak

⁹ International Ship and Port Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu): Liman tesisi ve gemilerin güvenliği için hangi güvenlik önlemlerinin gerekli olduğunun belirlenmesi ve bu önlemlerin alınmasına yönelik oluşturulmuş standardize edilmiş kurallar/tedbirlerdir.

verilen izin iptal edilmiş olup, tüm acente tekneleri belirtilen gemilerle temaslarında yukarıda belirtilen kurallara uygun olarak hareket edecekler, kurallara uymayanlar hakkında 618 Sayılı Limanlar Kanunu'nun hükümleri gereği hukuki işlem uygulanacaktır.”

- (35) Yukarıdaki düzenleme ile Zeytinburnu Limanı'nın, İstanbul Boğazı Güney Girişi Demirleme yerlerindeki transit, gümrüklü gemilere hizmet vermek üzere tek hareket noktası olarak kabul edildiği görülmekte olup, ayrıca Zeytinburnu Limanı'nın acente teknelerine yönelik barınma kapasitesinin 22 tekne olarak belirlendiği anlaşılmaktadır. Yazının 8. maddesinde yer alan Kumkapı Barınağı'nda azami 8 teknenin barınabileceği, diğer acente teknelerinin ise Yenikapı Mendirek içerisinde barınabileceği şeklindeki ifadelerden barınma noktası olarak Zeytinburnu Limanı harici noktaların da olduğu, bununla birlikte aynı maddenin devamında yer alan ifadelerden (Zeytinburnu Limanı dışında barınan/bekleyen teknelerin gümrüklü transit gemilere hizmet vermeden önce mutlaka Zeytinburnu Limanı'na gelerek ilgili prosedürleri tamamlamaları ve hizmetlerini bu limandan hareketle yapmaları) hareket noktası olarak Zeytinburnu Limanı'nın belirlendiği ortaya çıkmaktadır. Yine anılan düzenlemede ZEYPORT'un izin belgesi bulunan mevcut tüm acente hizmet teknelerine, yanaşma/kalkma/palamar hizmetlerini belirli kurallar ve liman disiplini dahilinde olmak üzere her zaman eşit şartlarla objektif olarak vereceği ifade edilmektedir.
- (36) Sürece, mevzuata ve kararlara ilişkin bu bilgilendirmeden sonra aşağıda ilgili ürün pazarı ve ilgili coğrafi pazar kavramlarına yönelik tespitlere yer verilmiştir.

I.3.2. İlgili Ürün Pazarı

- (37) İlgili ürün pazarının tespitinde, tarafların faaliyetleri, şikayet konusu iddialar ve yukarıdaki sürecin bir bütün olarak ele alınması gerekmektedir. Bu bağlamda daha önce de belirtildiği üzere şikayetçi konumundaki GÖZCÜ, transit gemilere lojistik hizmetler alanında, şikayet edilen teşebbüslerden GEMTAC, GÖZCÜ ile aynı alanda, ZEYPORT ise liman işletmeciliği/liman hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir. Bu bağlamda ilk bakışta transit gemilere yönelik lojistik hizmetler pazarının ve liman işletmeciliği/liman hizmetleri pazarının ilgili ürün pazarı olarak tanımlanabileceği söylenebilecektir.
- (38) Diğer yandan GÖZCÜ'nün şikayetlerinin odağını, kendisine Zeytinburnu Limanı'nda başta barınma olmak üzere barınma, ofis ve otopark hizmetleri verilmemesi oluşturmakta olup, bu bakımdan acente tekneleri dahil deniz araçlarına yönelik barınma hizmetleri pazarının ve genel olarak ofis hizmetleri ve otopark hizmetleri pazarının da diğer ilgili ürün pazarları olarak ele alınması mümkündür.
- (39) Bununla birlikte, ilerleyen bölümlerde yukarıda anılan pazarlara yönelik tespitlere yer verilecek olmakla beraber, dosya özelinde herhangi bir pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı sonucuna varılmıştır.

I.3.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (40) İlgili coğrafi pazara yönelik olarak başvuru sahibi GÖZCÜ tarafından, Zeytinburnu Limanı'nın VALİLİK kararıyla hareket noktası olarak belirlenmesi, anılan limanda acentelik faaliyetlerinin sürdürülmesi için polis, sıhhiye, gümrük gibi tüm idari birimlerin bir arada bulunması, anılan limanda antrepo hizmetlerinin verilmesi ve transit beyannamesinin kabul edilmesi, anılan limanın transit gemilerin demirleme sahasına en yakın liman olması, diğer limanlarda bu özelliklerden bir veya birkaçının bulunmaması ve diğer limanların demirleme bölgesine uzaklıkları nedeniyle ciddi yakıt sarfiyatına yol açacak olması gibi nedenler sayılarak coğrafi pazarın Zeytinburnu Limanı olarak ele alınması gerektiği ifade edilmektedir.

- (41) GÖZCÜ tarafından yukarıda ifade edilen hususlar soruşturma sürecinde VALİLİK, DTO, İLB, Tuzla Liman Başkanlığı ve Ambarlı Liman İşleticisi MARDAŞ'a gönderilen yazılar ile araştırılmış, polis, sıhhiye, gümrük, antrepo hizmetinin bir arada verildiği tek limanın Zeytinburnu Limanı olduğu görülmüştür. Diğer yandan VALİLİK kararında hareket noktası olarak belirlenen Ambarlı ve Kartal Limanlarının hareket ve barınma noktası olarak faaliyete geçip geçmediği ile ilgili belirsizlik üzerine anılan limanlardan bilgi talebinde bulunulmuş, Tuzla Liman Başkanlığı'ndan gelen cevabi yazıda Kartal Limanı'nın gümrüklü hareket noktası olmadığı, ayrıca Liman Başkanlığı yetki sahalarında yer alan limanlarda transit gemilere lojistik hizmet veren acenteler bakımından başkaca gümrüklü hareket noktasının da olmadığı, yetki sahalarındaki limanlarda transit gemilere lojistik hizmet veren acentelere barınma, ofis veya otopark hizmeti verilmediği; Ambarlı Limanı İşleticisi MARDAŞ'dan gelen cevabi yazıda ise limanın gümrük hizmetlerinin verildiği bir liman olmakla beraber, hareket noktası olarak fiilen bir faaliyetinin bulunmadığı, anılan limandan konteyner ve yük taşımacılığı yapan gemilere ve temsilcisi acentelere hizmet verildiği¹⁰, transit gemilere lojistik hizmet veren acentelere hizmet verilmediği ifade edilmiştir. Öte yandan konuya ilişkin VALİLİK'ten gelen yazıda da benzer hususların belirtildiği görülmektedir. Sonuç olarak anılan yazılardan her iki limanın da fiilen gümrüklü hareket noktası olarak faaliyete geçmediği, söz konusu limanların transit gemilere lojistik hizmet veren acente botları tarafından kullanılmadığı, bu limanlarda bu tür acente botlarına yönelik barınma alanlarının da bulunmadığı anlaşılmıştır.
- (42) Diğer yandan her ne kadar 27.06.2007 tarih ve 2007/213 sayılı karar ile 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı VALİLİK kararına ek olarak Haydarpaşa Limanı ve Karaköy Limanı da hareket noktası olarak belirlenmişse de, ilgili kararda da belirtildiği üzere Karaköy Limanı'ndan gemilere sadece personel ve görevli sevkiyatı yapılabilmekte, diğer işlemler gerçekleştirilememektedir. Ayrıca İLB ve VALİLİK'ten alınan son bilgilere göre Galata Port projesi nedeniyle Karaköy Limanı'nda gümrük uygulaması kaldırılmış ve halihazırda gemilere hizmet verilememektedir. Keza İLB ve VALİLİK'ten gelen son bilgilerde Haydarpaşa Limanı'nın 19 no'lu Rihtımı'ndan da gemilere iaşe ve personel değişimi işlemleri yapılamadığı ve her iki limanda acente botlarının barınmasına müsaade edilmediği belirtilmektedir. Bu açılardan bakıldığında hem GÖZCÜ tarafından sayılan liman hizmetlerinin hem de barınma olanaklarının birlikte bulunduğu tek limanın Zeytinburnu Limanı olduğu ve VALİLİK'in Zeytinburnu Limanı'nı hareket noktası olarak belirlemesi ile özellikle güney demirleme bölgelerindeki gemilere yönelik tüm liman hizmetlerinin verilebildiği tek limanın Zeytinburnu Limanı olduğu söylenebilecektir¹¹.
- (43) Bu husus belirtilmekle beraber, şikayet konusu iddialar redde konu hizmet ile birlikte değerlendirildiğinde Zeytinburnu Limanı'nın yukarıda sayılan özelliklerinin coğrafi pazarın Zeytinburnu Limanı özelinde değerlendirilmesi sonucunu doğurmadığı değerlendirilmektedir. Şöyle ki, GÖZCÜ'ye verilmesi reddedilen hizmet Zeytinburnu Limanı'nın kullanımı değil, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alımı olup, GÖZCÜ Zeytinburnu Limanı'na makul mesafede (yakın coğrafyada) barınma olanağı bulunduğu takdirde Zeytinburnu Limanı'nın anılan özelliklerinden yararlanmaya devam

¹⁰ VALİLİK yazısı ekinde yer alan Ambarlı Liman Başkanlığı yazısında liman sahasının yükleme boşaltma yapan gemiler tarafından kullanıldığı, transit gemilerin liman sahalarına uğramadığı, gümrük noktasının bulunduğu Avcılar Balıkçı Barınağı'nda konteyner ve yük gemilerine hizmet veren sekiz acente botunun bulunduğu ifade edilmektedir.

¹¹ Bu husus belirtilmekle beraber (.....) ile yapılan görüşme sırasında sunulan ve daha sonra Kurum kayıtlarına 31.07.2017 tarihinde intikal eden yazı ekinde yer alan belgelerden, kuzey demirleme bölgesine ilişkin Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı'nda pasaport kontrol noktası bulunmaması sebebiyle GBT işlemlerinin Karaköy Limanı Yerleşik Deniz Liman Şube Müdürlüğü'ne yönlendirilmesi şeklinde 28.03.2013 tarihli VALİLİK kararına dayanan bir uygulama örneğinin bulunduğu da belirtilmelidir.

edebilecektir. Nitekim VALİLİK kararlarıyla da Zeytinburnu Limanı barınma noktası olarak değil, hareket noktası olarak belirlenmiş, izin belgesi bulunan mevcut tüm acente hizmet teknelerine yanaşma/kalkma/palamar hizmetlerinin her zaman eşit şartlarla objektif olarak verileceği düzenlenmiştir.

- (44) Bu bağlamda liman hizmetleri ve barınma hizmetleri (olanakları) kavramlarının birbirinden ayrılması gerektiği ve redde konu unsurun esasen barınma hizmeti olması nedeniyle dikkate alınması gereken hususun barınma olanakları olduğu değerlendirilmekte olup, ilgili coğrafi pazarın da organize ya da organize olmayan barınma hizmetleri ya da olanakları kapsamında ele alınması gerektiği anlaşılmaktadır. Ayrıca Zeytinburnu Limanı'nın Boğaz'ın güneyinde yer alması ve şikayet konusu iddiaların öncelikle güney demirleme bölgesinde demirleyen gemilere yönelik lojistik hizmeti ilgilendirmesi sebebiyle, değerlendirmelerde de güney demirleme bölgesinin dikkate alınması gerektiği kanaatine varılmaktadır.
- (45) Bu noktada her ne kadar yukarıda geçen makul mesafenin ne kadarlık bir uzaklığı kapsadığı ve bu kapsamda ne kadarlık bir alanın ilgili coğrafi pazar olarak değerlendirilmesi gerektiği tartışmalarına girilebilecek olsa da, soruşturma sürecinde elde edilen bilgi ve belgeler doğrultusunda nihai değerlendirmeyi değiştirmeyeceği anlaşıldığından nihai bir ilgili coğrafi pazar tanımlanmasına gerek görülmemiş, makul mesafe kavramı somut örnekler çerçevesinde ele alınmıştır.

I.3. Değerlendirme

- (46) Yukarıda ayrıntılarına yer verilen başvuru ve devamındaki süreç incelendiğinde, başvuru konusu hususların iki noktada toplandığı görülmektedir:
- Öncelikli olarak GÖZCÜ, başta barınma olmak üzere Zeytinburnu Limanı'ndan barınma, ofis ve otopark hizmeti alma taleplerinin reddedilmesinin ZEYPORT'un hakim durumunu kötüye kullanması niteliğinde olduğunu, ayrıca palamar ücreti konusunda kendilerine ayrımcı fiyatlama yapıldığını, anılan eylemlerin GÖZCÜ'nün piyasadaki faaliyetlerini zorlaştırdığını ve GÖZCÜ'yü piyasa dışına çıkarmayı hedeflediğini, anılan eylemlerle ZEYPORT'un liman işletmeciliği alanındaki hakim durumunu GÖZCÜ'nün faaliyet gösterdiği pazarda kötüye kullandığını, Zeytinburnu Limanı'nın lojistik hizmetleri sağlayan firmalar için zorunlu unsur niteliğinde olduğunu ve diğer limanlarla ikame edilemeyeceğini iddia etmektedir.
 - İkinci olarak ise GÖZCÜ, ZEYPORT ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma ve ofis hizmeti alan teşebbüsler (özellikle GEMTAC) arasında örtülü bir anlaşma ya da uyumlu eylem bulunduğunu, barınma alanlarının tahsisinin adaletli bir şekilde gerçekleştirilmediğini, halihazırda barınma hizmeti alan teşebbüslerle uzun süreli anlaşmalar yapılmasının ve bu anlaşmalarda sözleşmenin yenilenmesinin her zaman mümkün kılınmasının ZEYPORT ile diğer teşebbüsler arasında gümrüklü liman hizmetleri piyasasını kendi aralarında paylaşmayı hedefleyen rekabete aykırı bir anlaşmanın bulunduğunu gösterdiğini iddia etmektedir.
- (47) Söz konusu iddialardan ilki 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında, ikincisi ise 4. maddesi kapsamında incelenebilecek nitelikte olup, başvurunun esasını ilk iddianın oluşturması itibarıyla bu iddia öncelikle ele alınmıştır.

I.3.1. 4054 sayılı Kanun'un 6. Maddesi Kapsamında Yapılan Değerlendirme

- (48) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında incelenen bir davranışın ihlal teşkil edebilmesi için, davranış gerçekleştirilen teşebbüsün ilgili pazarda hâkim durumda olması ve davranışın bir kötüye kullanma niteliği taşıması gerekmektedir. Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'un (Kılavuz) 7. paragrafında bu iki temel unsurdan

birinin bulunmadığının açıkça gösterilebildiği durumlarda diğer unsura ilişkin analize yer verilmeyebileceği ifade edilmektedir. Bu bağlamda aşağıda öncelikle hakim durum analizine deniz araçlarına yönelik barınma hizmetleri pazarı özelinde değinilecek, ardından bu hizmetler bakımından sözleşme yapmanın reddi koşullarının sağlanıp sağlanmadığı, bir başka deyişle kötüye kullanma davranışının gerçekleşip gerçekleşmediği incelenecektir. Bu değerlendirmeden sonra, ofis ve otopark hizmeti verilmesinin reddi ile ayrımcılık iddialarına ilişkin olarak yapılan hakim durum ve kötüye kullanma değerlendirmelerine aynı başlıkta bir arada yer verilecektir.

- (49) Bununla birlikte söz konusu incelemeye geçmeden önce, daha sonra yapılacak değerlendirmeleri de ilgilendirmesi bakımından öncelikle başvuru sahibi tarafından öne sürülen, GEMTAC ile ZEYPORT'un aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer aldığı iddiasının değerlendirilmesinin, sonrasında ise sözleşme yapmanın reddi şartlarının dosya konusu bakımından sağlanıp sağlanmadığının tespitinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

I.3.1.1. Ekonomik Bütünlük İddiasının Değerlendirilmesi

- (50) GÖZCÜ'nün yaptığı başvuruda, ZEYPORT İcra Kurulu Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyesi (.....), DTO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi ve DONATAN Yönetim Kurulu Üyesi olmasının yanı sıra, aynı zamanda GEMTAC'ın da Yönetim Kurulu Başkanı ve tek imza yetkilisi olduğu, bu durumun bir sonucu olarak da liman içinde objektif bir düzenin oluşmasının mümkün olmadığı belirtilmektedir.
- (51) GÖZCÜ'nün anılan iddiası, rekabet hukuku kapsamında ekonomik bütünlük kavramı çerçevesinde incelenebilecek olup, rekabet hukukunda iki teşebbüsün aynı ekonomik bütünlük içinde olup olmadığının tespitinde dikkate alınan temel unsurlar teşebbüslerin aynı kontrol yapısı içerisinde yer alıp almadığı ve teşebbüsler arasında ekonomik çıkar birliği ve ailesel bağların bulunup bulunmadığıdır¹². Teşebbüslerin aynı kontrol yapısı içerisinde olup olmadığına ilişkin değerlendirmenin çıkış noktasını ise öncelikle hissedarlık ve yönetim kurulu yapıları oluşturmakta olup, ardından teşebbüslerin karar alma mekanizmaları dikkate alınmaktadır.
- (52) Bu bağlamda öncelikle ZEYPORT ve GEMTAC'ın mevcut hissedarlık yapıları değerlendirildiğinde, GEMTAC altı acentenin hissedarlığından oluşan bir şirket iken, ZEYPORT hissedarları arasında DTO, DONATAN, İDO, Zeytinburnu Belediye Başkanlığı, Türk Deniz Eğitim Vakfı, Milangaz gibi bazıları yarı-kamusal nitelikte farklı yapıda tüzel kişiliklerin de bulunduğu bir teşebbüs niteliğindedir. Diğer yandan gerek GEMTAC'da Düzgüt Vapur Hizmetleri Tic. A.Ş. ve Düzgüt Deniz İşletmeciliği Tic. Ltd. Şti., gerekse ZEYPORT'ta DONATAN¹³ gibi (.....) ve/veya Düzgüt Ailesi ile bağlantılı olabilecek hissedarların bulunduğu görülmektedir.
- (53) Teşebbüslerin yönetim kurulu yapıları incelendiğinde ise ZEYPORT'un yönetim kurulunda ZEYPORT hissedarı tüzel kişiliklerin temsilcilerinin yer aldığı görülürken, GEMTAC'da ise GEMTAC'ı oluşturan acentelerin temsilcilerinin bulunduğu görülmektedir. Bu noktada teşebbüslerin nihai olarak (.....) ve/veya Düzgüt Ailesi tarafından kontrol edilip edilmediğini tespit etmek üzere yönetim kurullarının karar alma mekanizması incelendiğinde, her iki teşebbüste de yönetim kurulunun üye sayısının salt

¹² Kurul'un 28.10.2009 tarih ve 09-49/1220-308 sayılı, 16.12.2010 tarih ve 10-78/1645-609 sayılı, 25.12.2012 tarih ve 12-67/1677-614 sayılı kararları.

¹³ 2009'dan 2016'ya kadar olan dönem incelendiğinde DONATAN şirketinin 37-40 ortaklı, ortakları gemi acentelerinden oluşan bir yapıda olduğu, Düzgüt Grup şirketlerinin anılan şirketteki hissedarlık oranının 2009'da %(.....); 2010'da %(.....); 2011-2014 arasında %(.....); sonraki dönemde %(.....) olduğu görülmüştür.

çoğunluğuyla toplandığı, kararların ise katılanların çoğunluğu ile alındığı görülmüş, ayrıca ZEYPORT vekili tarafından herhangi bir üyenin veto hakkının bulunmadığı iletilmiştir. Buna göre ZEYPORT'ta toplantılarda dokuz üyeden en az beşinin, GEMTAC'da ise yedi üyeden en az dördünün hazır bulunması ve bu üyelere de çoğunluğunun aynı yönde oyu ile karar alınabildiği anlaşılmıştır. Bu bağlamda her ne kadar her iki şirkette de (.....) veya Düzgüt ailesinin dolaylı ortaklıkları olduğundan bahsedebilecekse de, her iki şirkette kararların salt (.....) veya kendisiyle bağlantılı olabilecek şirketlerin etkisiyle alındığından ya da her iki şirketin (.....) veya Düzgüt Ailesi tarafından kontrol edildiğinden bahsetmenin mümkün olmadığı değerlendirilmektedir¹⁴.

- (54) Konu ekonomik çıkar birliği kriteri bakımından ele alındığında ise, söz konusu kriter genelde farklı şahıslar tarafından kontrol edilen teşebbüslerin aynı ekonomik bütünlük içinde olup olmadığının tespitinde kullanılan bir kriter olup, ZEYPORT'un bazıları yarı kamusal nitelikli farklı yapıda tüzel kişiliklerden oluşan hissedarlık yapısı da göz önünde bulundurulduğunda, bu hissedarlar ile GEMTAC arasında bir ekonomik çıkar birliği olduğu sonucuna ulaşmanın mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.
- (55) Sonuç olarak yukarıda yapılan değerlendirmeler ışığında ZEYPORT ve GEMTAC'ın salt (.....) tarafından kontrol edildiği ve aynı ekonomik bütünlük içinde yer aldığı şeklinde bir sonuca varmanın mümkün olmadığı anlaşılmaktadır¹⁵.

1.3.1.2. Barınma Hizmetleri Bakımından Hakim Durum Değerlendirmesi

- (56) Bu bölümde barınma hizmetleri bakımından ZEYPORT'un hakim durumda olup olmadığı kısaca incelenecektir. Bu tür bir değerlendirmenin ilgili coğrafi pazar bölümünde de değinildiği üzere organize barınma alanları ve organize olmayan barınma alanlarını bir bütün olarak ele alarak ya da salt bu hizmeti organize sunan alanlar dikkate alınarak yapılması mümkündür. Hakim durum değerlendirmelerinde birincil ölçüt teşebbüsün sahip olduğu pazar payı olup, ZEYPORT'un barınma hizmetleri bakımından pazar payının ZEYPORT gibi organize barınma hizmeti sunan alanların barınma kapasiteleri dikkate alınarak yaklaşık olarak hesaplanabileceği değerlendirilmiştir. Bu bağlamda GÖZCÜ'nün de bir dönem barınma hizmeti aldığı ATAKÖY MARİNA ile yapılan görüşmede Ataköy Marina'nın barınma-bağlama kapasitesi hakkında bilgi alınmış, ayrıca barınma-bağlama hizmeti sunan bir teşebbüs olarak kapasiteler hakkında yapmış oldukları çalışmada elde edilen veriler istenmiştir. Söz konusu kapasiteler aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

¹⁴ Her ne kadar GEMTAC'ın hissedarlık yapısında Düzgüt Vapur Hizmetleri Tic. A.Ş.'nin %(.....), Düzgüt Deniz İşletmeciliği Tic. Ltd. Şti.'nin %(.....) hissedarlığı ile toplamda %(.....) ulaşan oranla Düzgüt Ailesi'nin GEMTAC'ı kontrol edip etmediği sorusu akıllara gelmekte ise de ZEYPORT'un hissedarlık, yönetim kurulu yapısı ve karar alma mekanizması göz önünde bulundurulduğunda ulaşılan sonuç değişmemektedir. Konuya ilişkin GEMTAC tarafından gönderilen cevabi yazılarda bu iki şirketin birbirine rakip olduğu ve (.....) hissedarı olduğu şirketlerle hiçbir ticari bağının bulunmadığı belirtilmişse de diğer yandan Düzgüt Deniz İşletmeciliği Ltd. Şti.'nin hissedarlarından (.....),(.....) babasının merhum ablasının oğlu olduğu, (.....) ise 1986 yılında anılan şirketin ortaklığından ayrıldığı ifade edilmiştir. Bu noktada GEMTAC'ın yönetim kurulu yapısında bu şirketlerle bağlantılı ve/veya aralarında akrabalık bağları olan (.....) etkisiyle GEMTAC özelinde kararların Düzgüt ailesi tarafından alınma ihtimali olduğu söylenebilecek ise de, önceden de belirtildiği gibi bu durum ZEYPORT ile GEMTAC'ın aynı ekonomik bütünlük ve kontrol yapısı içerisinde olduğu sonucunu doğurmamaktadır.

¹⁵ GÖZCÜ'nün barınma talepli ilk başvuru tarihi olan 05.12.2009 ile günümüz arasında ZEYPORT'un yönetim kurulu yapısında ve karar alma mekanizmasında yukarıdakinden farklı olarak (.....) ya da Düzgüt Ailesi'ni kontrol sahibi durumuna getirecek esaslı bir değişim olmadığından, mevcut durumun şikâyet konusu dönem itibarıyla da geçerli olduğu anlaşılmaktadır.

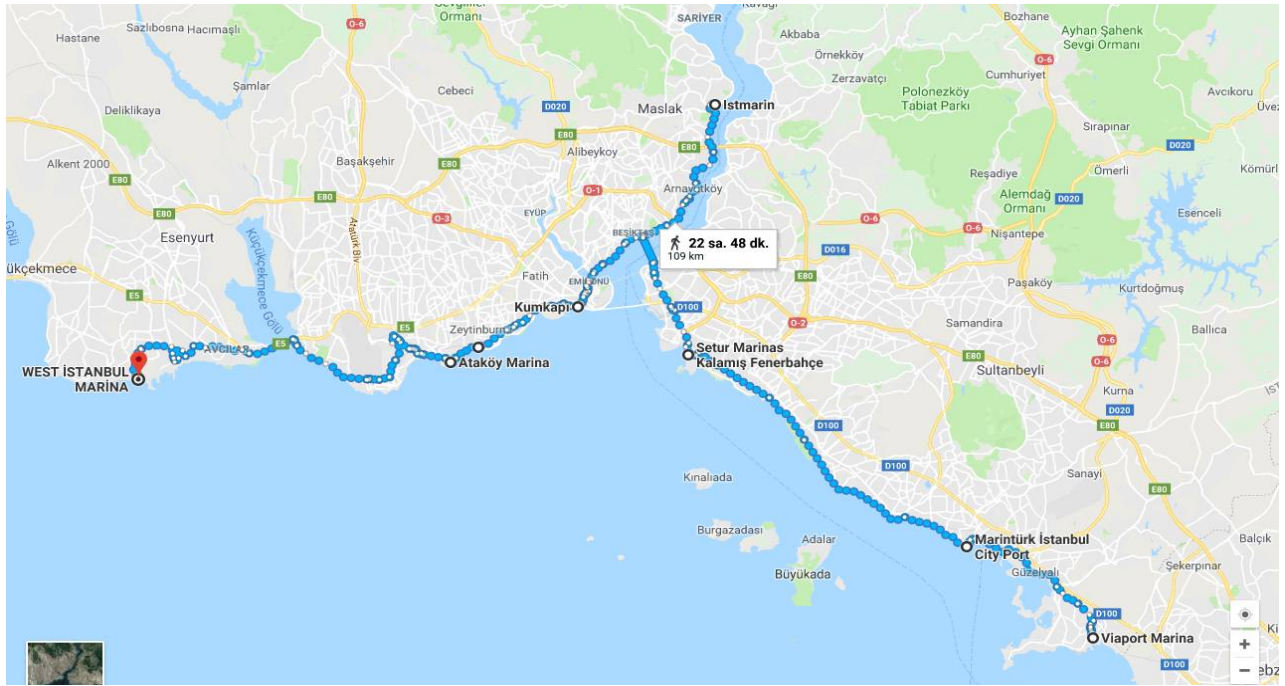
Tablo 2: İstanbul'daki Organize Barınma Alanları ve Bu Alanların Kapasitesi

Organize Barınma Alanı	Kapasite
ATAKÖY MARİNA	(.....) ¹⁶
İSTMARİN/İSTİNYE&TARABYA	(.....)
SETUR KALAMIŞ MARİNA	(.....)
WEST İSTANBUL MARİNA	(.....)
MARİNTÜRK CITY PORT PENDİK	(.....)
TUZLA VİAPORT MARİNA	(.....)
Toplam	4805

Kaynak: ATAKÖY MARİNA'dan gelen bilgi ve belgeler.

(57) Aşağıdaki şekilde ise söz konusu alanlar haritada işaretlenmiştir:

Şekil 1: İstanbul'daki Organize Barınma Alanları



(58) Tablo 2'de de görüldüğü üzere İstanbul'un genelinde yer alan organize barınma alanlarının kapasitesi toplamda 4.805 tekne olup, 1.805 teknelik kapasitenin Boğaz'ın Avrupa tarafında, 3000 teknelik kapasitenin ise Boğaz'ın Asya tarafında yer aldığı görülmektedir. Bu kapasiteden sadece Zeytinburnu Limanı gibi Boğaz'ın güneyinde ve Zeytinburnu Limanı'na en yakın mesafede (2,2 km yürüme, 4,5 km araç) bulunan ATAKÖY MARİNA'nın (.....) teknelik mevcut marina kapasitesi Zeytinburnu Limanı'nın 22 teknelik (sonradan 25) kapasitesiyle karşılaştırıldığında dahi ZEYPORT'un deniz araçlarına ya da acente botlarına yönelik Zeytinburnu Limanı özeline indirgenmemiş herhangi bir coğrafi pazar tanımında barınma hizmetleri bakımından ulaşabileceği pazar payının ihmal edilebilir boyutta olacağı anlaşılmaktadır. Diğer yandan değerlendirmeye İLB yazısında sekiz teknenin barınabileceğinin belirtildiği Kumkapı Barınağı¹⁷ ve Yenikapı gibi organize olmayan alanların dahil edilmesi durumunda bu payın daha da düşeceği açıktır. Dolayısıyla eldeki bu veriler ışığında ZEYPORT'un söz konusu barınma kapasitesi ile deniz araçlarına yönelik barınma hizmetleri pazarında hakim durumda olduğu sonucuna ulaşmanın mümkün olmadığı sonucuna varılmaktadır.

¹⁶ Gelen bilgide, (.....) kapasiteli alanın (.....) mevcut marina, (.....)si mega yat marina olarak adlandırılmakta olup mevcut marinada 20 metreye kadar, mega yat marinada ise 25 metreden büyük acente botlarının barınabildiği belirtilmiştir.

¹⁷ Bu alan ayrıca bir dönem İSPARK tarafından tekne park olarak da işletilmiştir.

I.3.1.3. Sözleşme Yapmanın Reddine İlişkin Değerlendirme

I.3.1.3.1. Reddetme Eyleminin Varlığı

- (59) Daha önce de ayrıntılarına yer verildiği üzere GÖZCÜ'nün ZEYPORT'a Zeytinburnu Limanı'ndan barınma, ofis ve otopark hizmeti alma talepli yaptığı başvurular ZEYPORT tarafından çeşitli nedenlerle reddedilmiştir. Bu bağlamda sözleşmeyi yapmanın reddi koşullarından reddetme eyleminin varlığının soruşturma konusu bakımından mevcut olduğu görülmektedir.

I.3.1.3.2. Vazgeçilmezlik

- (60) Sözleşme yapmanın reddi kapsamında vazgeçilmezlik koşulu değerlendirilirken, reddetmeye konu unsurun alt pazarda etkin bir şekilde rekabet edebilmek için nesnel olarak gerekli olması aranmakta, bu durum ise sözleşme talebine konu unsurun alt pazarda rakiplerin başvurabilecekleri mevcut ya da potansiyel bir ikamesinin bulunmaması halinde söz konusu olmaktadır.
- (61) Bu çerçevede vazgeçilmezlik şartını değerlendirirken, öncelikle reddetmeye konu unsurun ne olduğu hususun aydınlatılması değerlendirmenin kilit noktasını oluşturmaktadır. Daha önce de ifade edildiği üzere, GÖZCÜ'ye verilmesi reddedilen hizmetler, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma, ofis ve otopark hizmetlerinin alınması olup, GÖZCÜ'nün faaliyetleri için Zeytinburnu Limanı'na giriş çıkışları, bir başka deyişle Zeytinburnu Limanı'nı kullanması engellenmemektedir. Bu bağlamda reddedilen unsurun Zeytinburnu Limanı'nın transit gemilere lojistik hizmet verilmesi için kullanımının değil, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma, ofis ve otopark hizmetlerinin alınması olduğu tekrar vurgulanmalıdır. Söz konusu ayırımın net bir şekilde ortaya konması, nesnel gereklilik/alternatifsizlik koşulunun hangi unsur bakımından dikkate alınacağına belirlenmesi bakımından da ayrıca önemlidir. Nitekim, reddedilen unsurun transit gemilere lojistik faaliyet vermek için Zeytinburnu Limanı'ndan yararlanma olması durumunda, Zeytinburnu Limanı'nın kendisi nesnel gereklilik/alternatifsizlik kriteri bakımından değerlendirilecek, barınma, ofis ve otopark hizmetleri olması durumunda ise söz konusu hizmetlerin Zeytinburnu Limanı'ndan alınması söz konusu kriterlere konu olacaktır. Bu çerçevede reddedilen unsurun Zeytinburnu Limanı'ndan barınma, ofis ve otopark hizmetlerinin alınması olması hasebiyle, aşağıda bu hizmetlerin Zeytinburnu Limanı'ndan alınmasının GÖZCÜ'nün esas faaliyeti olan İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere lojistik hizmetlerin verilmesi faaliyeti bakımından mutlak olarak gerekli olup olmadığı incelenmiştir.
- (62) Bu tür bir değerlendirme her ne kadar söz konusu faaliyetlerin nitelikleri dikkate alınarak faaliyet özelinde yapılabilecek olsa da, bu şekilde bir değerlendirmenin objektiflik eleştirisine maruz kalabileceği dikkate alınarak, söz konusu değerlendirmenin GÖZCÜ'nün ve alt pazarda faaliyet gösteren diğer teşebbüslerin beyanları ve durumları incelenerek yapılmasının uygun olacağı kanaatine varılmıştır. Bu bağlamda aşağıda ilk olarak barınma konusu ele alınmıştır.
- (63) GÖZCÜ tarafından yapılan başvurularda barınma konusu ile ilgili olarak, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alınamaması üzerine Ataköy Marina'dan barınma hizmeti alındığı, fakat bu hizmetin bedeli olarak Zeytinburnu Limanı'ndaki yıllık barınma hizmeti olan (.....) TL yerine (.....) TL'lik bir bedel ödendiği, yine Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamanın bir sonucu olarak limana giriş ve çıkışlar ile limanda beklemeler dolayısıyla çift hatta üç palamar ücreti ödendiği ve ayrıca Ataköy Marina'dan geliş gidişler dolayısıyla da ek yakıt ücretine katlanıldığı ifade edilmektedir. Söz konusu açıklamalardan GÖZCÜ'nün barınma konusunda Ataköy Marina gibi bir alternatifinin bulunduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, aynı zamanda bu durumun bir neticesi

olarak GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan teşebbüslere göre yakıt, palamar ve barınma bedeli konularında ek maliyetlere katlandığı görülmektedir.

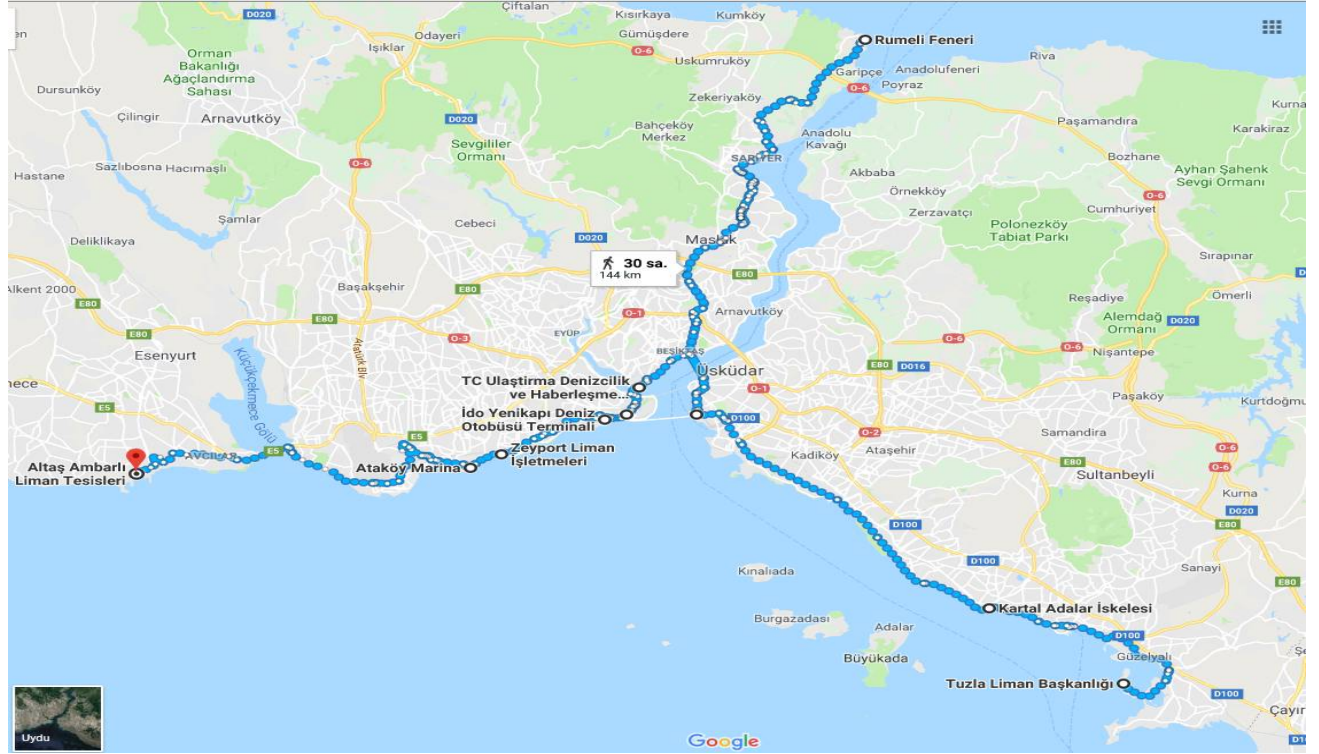
(64) Diğer yandan 23.05.2017 tarihinde yapılan görüşmede GÖZCÜ yetkilileri tarafından barınma konusuna ilişkin yapılan açıklamalara aşağıda yer verilmektedir:

- *“Kumkapı ve Yenikapı Limanı'nda ise sadece barınma hizmeti alınabilmekte olup, transit geçen gemiye herhangi bir hizmet sağlanamamaktadır. Yenikapı ve Kumkapı Limanı'ndan barınma hizmeti almış olsanız da mesafenin (1,7 km) uzak olması nedeniyle maliyetleriniz Zeyport Limanı'nda barınmayan acente motorlarının maliyetlerine ayrı bir ek maliyet (palamar ücreti vs. hariç) oluşturacaktır.”*
- *“Karaköy Gümrük Sahası, Rumeli Feneri, Pendik Gümrük Sahası limanlarında da durum benzerdir. Coğrafi olarak da incelendiğinde Zeyport Limanı ticari açıdan en uygun nokta iken, diğer limanlar uygun değildir. Kumkapı, Yenikapı, Rumeli Feneri, Karaköy, Haydarpaşa, Ambarlı, Kartal ve Pendik'te bulunan limanlardan da gemi acenteleri barınma hizmeti alabilmekte fakat bu limanların tümünde resmi işlemlerin gerçekleştirilebilmesi için kamu kurumlarının temsilciliklerinin bulunmaması, bu limanlardan transit gemilere temasa izin verilmemesi gibi nedenlerle Zeyport Limanı'nda sunulabilen hizmetlerle aynı hizmetin sunulabilmesi mümkün olmamaktadır. Kaldı ki sayılan birçok limanın mesafe açısından Zeyport Limanı'na uzaklığı dikkate alındığında yakıt ücretleri de oldukça fazla ek maliyete sebep olacaktır. Öte yandan İstanbul Boğazi'nden geçen transit gemilere ilgili Valilik kararları nedeniyle de Zeyport Limanı haricinde bir limandan temas etmek mümkün değildir. Nitekim transit gemiye temas etmeden önce mutlaka Zeyport Limanı'na uğramamız ve Gümrük, Sıhhiye, Polis ve Liman Başkanlığına dilekçe vermemiz gerekmektedir. Bu zorunluluk ayrıca fazla palamar ücreti ödemememize neden olmaktadır.”*
- *“Hâlihazırda acente gemilerimiz denizin ortasında şamandırada tutulmaktadır. Bu şekilde acente gemilerimizi şamandırada tutmamızın önünde kanuni açıdan herhangi bir engel bulunmamakta, bu durum kanuni açıdan bir sorun teşkil etmemektedir.”*
- *“15.12.2009'dan başlayarak 15.12.2013'e kadar Ataköy Marina'dan barınma hizmeti aldık. Sonrasında ise ücretlerin aşırı artması nedeniyle buradan hizmet almaktan vazgeçtik. 15.12.2012-15.12.2013 yılları arasında barındığımız Zeyport Limanı ile mesafesi yaklaşık 1 km olan Ataköy Marina'da yıllık tek bot için yaklaşık (.....)Euro¹⁸ (%18 KDV hariç) barınma ücreti ödedik. Zeyport da ise bu maliyetimiz (.....) TL olacaktı.*
- *“Mevcut durumda, tek hareket noktası olarak Zeyport Limanı belirlendiği için Zeyport zorunlu unsur niteliğindedir. Barınma hizmeti ise farklılık arz etmekle beraber, Zeyport'tan barınma hizmeti alamadığımızda maliyetlerimiz aşırı artmaktadır.”*

(65) Aşağıdaki şekilde GÖZCÜ'nün yukarıdaki beyanlarında ve VALİLİK kararlarında geçen belli başlı alanlar haritada işaretlenmiştir:

¹⁸ Ataköy Marina'dan gelen cevabi yazıya göre anılan tarih aralığında ATAKÖY MARİNA'ya Gözcü-2 teknesi için ödenen barınma bedeli damga vergisi dahil (.....)TL'dir.

Şekil 2: VALİLİK Kararlarında ve GÖZCÜ'nün Beyanlarında Geçen Alanlar



- (66) GÖZCÜ'nün yukarıdaki beyanlarından da acente botlarının barınabildiği başka limanlar (Kumkapı, Yenikapı gibi) ve marinalar olduğu, bununla birlikte sorun teşkil eden asıl hususların, Zeytinburnu Limanı'nın ilgili VALİLİK kararlarıyla tek hareket noktası olarak belirlenmesi nedeniyle bu limana gidiş-gelişler sonucu katılan ek yakıt ücreti, limana giriş-çıkışlar sonucu maruz kalınan ek palamar ücretleri ile diğer limanlarda Zeytinburnu Limanı'nda bulunan idari birimlerin bulunmaması ve bu limanların yasal olarak da hareket noktası olmaması sebebiyle bu limanların acenteler bakımından Zeytinburnu Limanı'nın işlevine haiz olmaması olduğu anlaşılmaktadır. Öte yandan GÖZCÜ beyanlarıyla, barınma hizmetinin limanın kullanımından farklılık arz ettiğini kabul etmekte, Zeytinburnu Limanı'nı zorunlu unsur yapan hususun barınma hizmeti alamamaktan ziyade, Zeytinburnu Limanı'nın tek hareket noktası olarak belirlenmesi olduğunu vurgulamaktadır. Bu noktada bu beyanlar kapsamında soruşturma konusu sözleşme yapmanın reddi konusuna dönülecek olursa, GÖZCÜ'ye verilmesi reddedilen hizmet Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alınması olup, GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'nı kullanması, buradaki kamu idari birimlerinden hizmet olarak faaliyetlerini sürdürmesi engellenmemektedir.
- (67) Dolayısıyla Zeytinburnu Limanı'nın İstanbul Boğazı'ndan geçen transit gemilere lojistik hizmet veren acenteler bakımından tüm idari birimlerin yer aldığı tek liman olup olmadığı/alternatifinin bulunup bulunmadığı hususu, reddetmeye konu unsur Zeytinburnu Limanı'nın acente faaliyetleri için kullanımı olmadığından inceleme konusunu oluşturmamaktadır. Bu bağlamda barınma hizmeti dışında, Zeytinburnu Limanı'nın transit gemilere lojistik hizmet veren teşebbüsler bakımından en uygun liman olduğu hususuna ilişkin değerlendirmelerin sözleşme yapmayı reddetme değerlendirmelerinin odağında yer almadığı, asıl incelenmesi gereken konunun acente tekneleri bakımından Zeytinburnu Limanı haricinde alternatif barınma alanlarının bulunup bulunmadığı hususu olduğu değerlendirilmektedir. Bu bakımdan ise şikayetçi konumundaki GÖZCÜ dahi, demirleme alanına ve hareket noktası olarak belirlenen Zeytinburnu Limanı'na uzak olmakla beraber İstanbul Boğazı'nda farklı liman ve

noktaların barınma noktası olarak kullanılabilirdiğini, ayrıca bir dönem Ataköy Marina'yı da barınma alanı olarak kullandığını, ek olarak halihazırda teknelerini denizde şamandırada tutarak barınma sorununu çözdüğünü belirtmektedir.

- (68) Öte yandan barınma/bağlama alanlarına ilişkin GÖZCÜ'nün başvurularında Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamayan bir diğer acente olarak belirtilen CİHAD'tan da bilgi talebinde bulunulmuş, şirket yetkilisi (.....) tarafından Zeytinburnu Limanı'na 5,5 mil gidiş 5,5 mil dönüş olmak üzere 11 mil uzaklıkta Kadıköy tren istasyonu yanında Haydarpaşa Limanı bölgesine yakın mesafede ücretsiz olarak barınıldığı, bununla birlikte Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan firmalara göre ek yakıt, amortisman ve palamar ücretlerine katlanıldığı ifade edilmiştir. Cevapta ayrıca Yenikapı ve Kumkapı limanlarının da ücreti karşılığında barınılabilecek limanlar olduğu, bununla birlikte VALİLİK kararları ile tek hareket noktası olarak belirlenen Zeytinburnu Limanı'na uzaklıkları nedeniyle (sırasıyla 2,5 ve 3 mil-tek yön) Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan firmalara göre rekabetçi dezavantaj oluşturduğu belirtilmiştir.
- (69) Her ne kadar başvuru sahibi GÖZCÜ ve GÖZCÜ'nün başvurularında geçen diğer bir acente CİHAD tarafından İstanbul Boğazı'nda farklı liman ve noktaların barınma noktası olarak kullanılabilirdiği belirtilmişse de, acente tekneleri bakımından Zeytinburnu Limanı haricindeki barınma/bağlama alanları hakkında VALİLİK ve İLB'den de bilgi istenmiş, her iki cevabi yazıda da Zeytinburnu Limanı haricinde herhangi bir barınma noktasına değinilmemiş, İLB yetki sahasında yetkilendirilen 77 acente botundan Zeytinburnu Limanı'nda barınan 22 bot dışındaki 55 bot için izinli barınma yerinin mevcut olmadığı, bunlardan şikayete tabi olanlara gerekli yaptırımların halin icabına göre uygulandığı, yeterli kapasitede barınma/bağlama yeri olmadığından İBB yetki alanında yaklaşık beş bin gemi/deniz aracının kıyılara izinsiz bağlı bulunduğu ve İBB tarafından yapılan "İstanbul Genelinde Marina ve Tekne Parklarının Yerleşimine Ait Büyüklük ve Plan Altlığı Çalışması"nda gemi/deniz araçları için gerekli olan barınma yerlerinin de planlandığı ifade edilmiştir. Öte yandan her iki yazıda da, GÖZCÜ tarafından barınma noktası olarak belirtilen alanlardan Kumkapı Barınağı'ndaki Gümrük Kısım Amirliği'nin Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü'ne taşındığı, Yenikapı Barınağı'nda ise İBB tarafından yeniden yapılanmaya gidildiğinden burada da bağlama ve barınma hizmeti verilemediği belirtilmektedir. Yazılarda ayrıca 2007/213 sayılı kararla 2005/56 sayılı karardaki limanlara alternatif hareket noktası olarak belirlenen TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesi'nin 19 no'lu Rıhtımı'nın da barınma noktası olarak kullanılmasına izin verilmediği, daha önce gemilere iaşe hizmeti verilen TDİ İstanbul Liman İşletmesi'ndeki gümrük hizmetine ise Galata Port projesi nedeniyle son verildiğinden şu anda gemilere bu limandan da hizmet verilmediği ifade edilmektedir. VALİLİK yazısı ekinde ayrıca İLB yetki sahası içinde bulunan gümrüklü noktalardan Salıpazarı Limanı'nın kurvaziyer yolcu gemilerine, askeri gemilere ve yabancı bayraklı yatlara hizmet vermekte olduğundan acente botlarına yer tahsisi ve hizmet verilmesine uygun olmadığı belirtilmiştir.
- (70) VALİLİK ve İLB'nin yukarıdaki beyanları üzerine GÖZCÜ'nün eski müdürü ve ortağı (.....) ile tekrar iletişime geçilerek, Kumkapı ve Yenikapı barınaklarının barınma noktası olarak kullanılıp kullanılmadığı teyit etmek amacıyla tekrar sorulmuş, (.....) tarafından halihazırda Kumkapı'da barınmakta olan Evren Denizcilik'e ait bir tekne, Eylül Denizcilik'e ait üç tekne, Turkuaz Denizcilik'e ait bir tekne ve YAVUZ'a¹⁹ ait sekiz tekne olmak üzere 13 acente botunun bulunduğu, bu acentelerin genelde transit gemilere yağ

¹⁹ YAVUZ yetkilisi (.....) ile 06.12.2017 tarihinde raportörlerce yapılan telefon görüşmesinde de teknelerinin Kumkapı'da barındığı hususu ifade edilmiştir.

ve kolcu hizmeti verdiği, bu limanın bir yıl öncesine kadar İSPARK tarafından işletildiği²⁰, Yenikapı Limanı içerisinde ise akaryakıt tankerleri ve su tankerlerinin barındığı, hava koşullarının uygun olmadığı zamanlarda Zeytinburnu Limanı'ndaki botların dahi geçici olarak bu alanlara geldiği, dolayısıyla Kumkapı ve Yenikapı Limanlarında barınmanın mümkün olduğu hususu yinelenmiştir.

- (71) Dolayısıyla yukarıda VALİLİK ve İLB tarafından yapılan açıklamaların İLB yetki alanında Zeytinburnu Limanı gibi barınma hizmetinin düzenli bir şekilde verildiği alanların olmadığı, Kumkapı ve Yenikapı limanlarının da barınma hizmetinin sistematik bir şekilde verildiği alanlar olmadığı, bununla birlikte teknelerin bu alanlarda barınmasının mümkün olduğu şeklinde yorumlanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Öte yandan VALİLİK ve İLB'nin açıklamalarından İLB yetki alanında acente botlarının da dahil olduğu çok sayıda barınma ihtiyacı olan deniz aracı olduğu, bu araçların bir şekilde kıyılarına bağlı olduğu ve bu şekilde barınma ihtiyaçlarını giderdiği anlaşılmaktadır. Nitekim GÖZCÜ de, Ataköy Marina'nın barınma ücretlerindeki artış üzerine halihazırda teknelerinin şamandıraya bağlı olarak denizde barındığını ifade etmiş, CİHAD da Haydarpaşa Limanı bölgesine yakın mesafede barındığını belirtmiştir.
- (72) Konuya ilişkin olarak soruşturma sürecinde GÖZCÜ'nün %(.....) ortağı olan²¹ ve Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan YILDIRAY ile de görüşülmüş, şirket yetkilileri tarafından aralarındaki anlaşmazlığa kadar Zeytinburnu Limanı'ndaki yerlerinin de ortaklaşa kullanıldığı ifade edilmiştir. Nitekim bu husus ZEYPORT'ta yapılan yerinde incelemelerde elde edilen belgelerle de teyit edilmiştir. YILDIRAY yetkilileri tarafından ayrıca, GÖZCÜ dahil diğer acente botlarının Zeytinburnu Limanı haricindeki alanlarda da barınma-bağlama yapabildiği, kendilerinin altı botundan ikisinin Hasköy'deki Beyoğlu Su Ürünleri Kooperatifinden barınma hizmeti aldığı belirtilmiştir. Öte yandan önaraştırma döneminde bilgi istenen İSTANBUL34 firması tarafından gönderilen cevabi yazıda ise Zeytinburnu Balıkçı Barınağı ve Samatya Balıkçı Barınağı'nın alternatif barınma alanları olarak sayıldığı, Kumkapı Barınağı'nın da alternatifler arasında sayılabileceğinin fakat demirleme sahasına diğer iki alana göre daha uzak olduğunun ifade edildiği görülmektedir. Yine YAVUZ ile yapılan görüşmede, teknelerinin Kumkapı Limanı'nda bağlı olduğu belirtilmiştir.
- (73) Görüldüğü üzere yukarıda adı geçen teşebbüsler tarafından çeşitli alternatiflerin yanında özellikle Kumkapı ve Yenikapı Limanları barınma alanları arasında sayılmakta, hatta YAVUZ ve diğer birtakım acente botlarının teknelerinin bu alanlarda halihazırda da barındığı anlaşılmaktadır. Nitekim söz konusu alanlar İLB'nin 03.10.2005 tarih ve 2582 sayılı yazısında da acente tekneleri için barınma yerleri olarak gösterilen yerler arasındadır²².

²⁰ Konuya ilişkin İSPARK'tan da bilgi alınmış, söz konusu alanların daha öncesinde işletildiği ancak hâlihazırda İSPARK'ın bu alanlarda aktif bir faaliyetinin bulunmadığı, Gülpınar/Beylikdüzü'nde bir alanın ücretsiz olarak işletildiği öğrenilmiştir. Öte yandan İSPARK ile ilgili bilgiler üzerine, İSPARK'ın internet sitesinde yapılan araştırmada İSPARK'ın İSTMARİN markası altında İstinye ve Tarabya'daki tekne parkları ile tekne bağlama hizmeti verdiği, bu tekne park projelerinin bir benzerinin kısa bir süre içerisinde Bebek, Beykoz, Kuruçeşme, Paşabahçe, Kumkapı ve Maltepe'de de hayata geçirilmesinin planlandığı görülmüştür (<http://istmarin.ispark.istanbul/tekne-parklar/>).

²¹ GÖZCÜ ve YILDIRAY yetkilileri ile yapılan görüşmeler sonucunda başlangıçta GÖZCÜ'nün %(.....) hissesinin YILDIRAY'ın sahibi (.....)'e, %(.....)'sinin (.....)'a ait olduğu, son durumda ise %(.....)'in eşi (.....)'a, %(.....)'sinin ise (.....) eşinin erkek kardeşi (.....)'e ait olduğu öğrenilmiştir.

²² Bkz. "İzin belgeleri bulunan acente teknelerinden bekleme yeri için Kumkapı barınağında azami 8 tekne, Zeyport Acente Motorları Faaliyet Alanında azami 22 tekne bulunacak, diğer Acente tekneleri ise Yenikapı Mendirek içerisinde barınabileceklerdir." ifadesi.

- (74) Sonuç olarak yukarıda yer verilen tüm açıklamalar çerçevesinde GÖZCÜ'nün barınma bakımından alternatiflerinin bulunduğu, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti almanın GÖZCÜ bakımından vazgeçilmez nitelikte olmadığı anlaşılmaktadır.
- (75) GÖZCÜ tarafından katlanılan ek maliyetlerin Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti almayı vazgeçilmez hale getirip getirmediği hususu da İdare Mahkemesi kararı bağlamında tartışılabilecektir. Bu çerçevede şikayetçi teşebbüsün vazgeçilmez nitelikte bir unsura erişememenin sonucu olarak piyasa dışına çıkma riski ile karşılaşması veya faaliyetlerine karlı bir şekilde devam etmesi gibi unsurlar dikkate alınabilecektir. Sözleşme yapmanın reddine rağmen erişim talebinde bulunan teşebbüsün önemli bir süre boyunca faaliyetlerine devam etmesi, redde konu ürün ya da hizmetin vazgeçilmez olmadığına bir gösterge teşkil edebilecektir²³. Konu bu bakımdan değerlendirildiğinde, GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan ilk barınma talebinde bulunduğu 2009 yılından 2017 yılına kadar faaliyetlerine devam ettiği görülmekte olup, aşağıdaki tabloda GÖZCÜ'nün cirosuna ve kar zarar durumuna yer verilmektedir:

Tablo 3: GÖZCÜ'nün 2008-2016 Yılları Arasındaki Ciro, Kar/Zarar Tablosu (TL)

YIL	CİRO	DÖNEM NET KÂRI	DÖNEM ZARARI
2008	(.....)	(.....)	
2009	(.....)	(.....)	
2010	(.....)	(.....)	
2011	(.....)	(.....)	
2012	(.....)	(.....)	
2013	(.....)	(.....)	
2014	(.....)	(.....)	
2015	(.....)	(.....)	
2016	(.....)	(.....)	
01.01-28.02.2017	(.....)	(.....)	
01.01- 30.06.2017	(.....)		(.....)

Kaynak: GÖZCÜ tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

- (76) Tablodan da görüldüğü üzere GÖZCÜ'nün, Zeytinburnu Limanı'ndan ilk barınma talebinde bulunduğu 2009 yılından 2013 yılına kadar net karı (.....)TL civarında seyretmiş, 2014 ve 2015 yıllarında (.....)TL'ye ulaşmış, 2016 yılında (.....)TL seviyesine düşmekle beraber yine pozitif olarak gerçekleşmiş, şirkete yönetim kayyumu²⁴ atandığı 2017 yılının ilk altı ayında ise yaklaşık (.....)TL zarara dönmüştür. Şirket karının seyrinden GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti almaya da faaliyetlerini 2009-2016 arasında karlı bir şekilde sürdürebildiği, 2017 yılında ise şirket ortakları arasında anlaşmazlıkların bir sonucu olan kayyum atanması süreci ile zarar etmeye başladığı ve tasfiye sürecine girdiği görülmektedir. Dolayısıyla, kayyum süreci değerlendirme dışında tutulduğunda söz konusu kar değerleri, GÖZCÜ'nün faaliyetlerini Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti almaksızın başarılı bir şekilde yürütebildiğine, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti almanın GÖZCÜ için vazgeçilmez nitelikte olmadığına işaret etmektedir²⁵.
- (77) GÖZCÜ, Zeytinburnu Limanı'nın bulunduğu Boğaz'ın güney tarafı haricinde Boğaz'ın kuzeyinde de faaliyet gösterdiğinden aşağıdaki tabloda GÖZCÜ'nün yıllar itibarıyla cirosunun ne kadarını kuzeydeki ne kadarını ise güneydeki faaliyetlerinden elde ettiği incelenmiş, tablodan da görüldüğü üzere her dönem güneydeki cironun kuzeydeki

²³ Case T-52/00, Coe Clerici Logistics SpA v. Commission, para.25.

²⁴ 19.05.2015 tarihinde verilen ihtiyati tedbir kararı gereğince (.....) şirkete anılan tarihte ilk önce denetim kayyumu olarak, 08.02.2017 tarihinde ise ilgili mahkeme kararı ile yönetim kayyumu olarak atanmıştır.

²⁵ Nitekim kayyum atanması sürecine ilişkin dava içeriğinde GÖZCÜ yetkilileri (.....) ve (.....) şirketlerinin hiçbir zaman zarar etmeyen karlı bir şirket olduğu, yıldan yıla karlılığını ve büyümesini artırdığı ve 2004 yılından 2015 Haziran ayına kadar karlılığın ciddi oranda arttığı beyanında bulunmuştur.

cirodan daha yüksek olduğu görülmüştür. Cironun kuzey ve güney faaliyetleri arasındaki bu dağılımı da, GÖZCÜ açısından Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamanın vazgeçilmez nitelikte olmadığını göstermesinin yanında, yukarıda bahsi geçen kar değerlerinin de kuzey faaliyetlerinden kaynaklanmadığını, dolayısıyla güney faaliyetlerinden ortaya çıkabilecek olası bir zararın kuzey faaliyetleri ile sübvansede edilmediğini de destekler niteliktedir.

Tablo 4: GÖZCÜ'nün 2009-2016 Yılları Arasındaki Kuzey-Güney Ciro Tablosu (TL)

YIL	KUZEY TOPLAM CİRO	GÜNEY TOPLAM CİRO
2009	(.....)	(.....)
2010	(.....)	(.....)
2011	(.....)	(.....)
2012	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)

Kaynak: GÖZCÜ tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

- (78) Her ne kadar şikayetçi konumunda olmasa da, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamayan bir diğer acente olan CİHAD'ın kar-zarar durumuna ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 5: CİHAD'ın 2010-2016 Yılları Arasındaki Ciro, Kar/Zarar Tablosu (TL)

YIL	CİRO	DÖNEM NET KÂRI	DÖNEM ZARARI
2010	(.....)	(.....)	
2011	(.....)	(.....)	
2012	(.....)	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	
2016	(.....)	(.....)	

Kaynak: CİHAD tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

- (79) Yukarıdaki tablodan da CİHAD'ın yıllar itibarıyla bazı dönemlerde kar bazı dönemlerde zarar etmekle beraber, sürekli bir zarar durumunun söz konusu olmadığı, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamanın CİHAD'ın transit gemilere lojistik hizmet pazarında faaliyet göstermesine engel olacak düzeyde olmadığı sonucuna varılmaktadır²⁶.
- (80) Yukarıdaki tespitlere ek olarak gerek GÖZCÜ'nün başvurusunda ve ZEYPORT'un birinci yazılı savunmasında, gerekse Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 11.11.2016 tarihli yazısı uyarınca İLB tarafından hazırlanan 16.01.2017 tarihli raporda geçen bir hususa değinmenin de yerinde olacağı değerlendirilmektedir. GÖZCÜ tarafından önaraştırma döneminde gönderilen ve 11.02.2014 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal eden yazıda, GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan gemilere ayda yaklaşık (.....) temasının bulunduğu, iş kapasitesi bakımından da İSTANBUL34 (%(.....)) ve GEMTAC'tan (%(.....)) sonra %(.....)'lik bir payla üçüncü sırada olduğu belirtilmektedir. Yine GÖZCÜ tarafından bu sefer soruşturma döneminde gönderilen ve Kurum kayıtlarına 28.07.2017 tarihinde intikal eden yazıda ise, GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'nı kullanarak transit gemilere yaptığı sefer sayısının seyrine yer verilmektedir. Bu çerçevede hazırlanan aşağıdaki tablodan da görüldüğü üzere 2010-2015 yılları arasında GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'nı kullanarak transit gemilere yaptığı sefer sayısı sürekli bir artış göstermiştir. İLB tarafından hazırlanan

²⁶ Nitekim önaraştırma döneminde CİHAD tarafından Kurum'a gönderilen yazıda da düşük karlarla da olsa faaliyetlerini sürdürdüğü ifade edilmiştir.

raporda da yapılan inceleme sonucu GÖZCÜ'nün ZEYPORT'tan hizmet alan acenteler arasında üçüncü sırada yer aldığı belirtilmekte olup, ZEYPORT'un birinci yazılı savunmasında da bu tespite yer verilmiştir. Gerek şikayetçi konumundaki GÖZCÜ tarafından ifade edilen, gerekse İLB'nin raporunda yer alan bu husus da, GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamasına rağmen transit gemilere lojistik hizmet verme faaliyetini sürdürebildiğini, dolayısıyla Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti almanın GÖZCÜ bakımından vazgeçilmez nitelikte olmadığını göstermektedir.

Tablo 6: GÖZCÜ'nün 2010-2016 Yılları Arasında Zeytinburnu Limanı'nı Kullanarak Yaptığı Sefer Sayısı

YIL	SEFER SAYISI
2010 ²⁷	(.....)
2011	(.....)
2012	(.....)
2013	(.....)
2014	(.....)
2015	(.....)
2016	(.....)

Kaynak: GÖZCÜ tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

- (81) Yukarıdaki tespitlere ek olarak GÖZCÜ ile yapılan görüşmede GÖZCÜ yetkililerinin "Zeyport'un tarafımıza forklift ve vinç sahası sunması, iç piyasadaki ürünler için bir buzdolabı sahası tahsis etmesi ve çalışanların bekleyebileceği bir kulübe yeri tahsis etmesi durumunda sorun büyük oranda çözüme ulaşacaktır" ifadesinin de asıl sorunun barınma olmadığına yönelik gösterge niteliğinde olduğu değerlendirilmektedir.
- (82) Diğer yandan bir unsurun vazgeçilmez olarak nitelendirilebilmesi için bu unsurun alternatifinin bulunmaması ya da pratik ve makul bir şekilde alternatifini oluşturmanın mümkün olmaması değerlendirmenin başlıca noktalarından birini oluşturmakta, alternatif bir imkanı kullanma ya da yaratmanın rakipler üzerine ek maliyet getirmesi ve uygunsuzluğa yol açması, unsurun vazgeçilmezliğini ispatlamak için yeterli olmamaktadır²⁸. Bu bağlamda ilgili kaynağın alternatif kaynaklara göre sadece daha avantajlı, daha az maliyetli, daha elverişli olması söz konusu unsurun vazgeçilmez olarak nitelendirilmesi için yeterli olmayıp, dışlayıcı etkinin ispatlanması gerekmektedir. Zira buradaki değerlendirmede önemli olan, vazgeçilmez olduğu iddia edilen ürüne erişmek isteyen teşebbüslere erişim sağlanması durumunda bu teşebbüslerin daha çok rekabet edip edemeyecekleri değildir²⁹. GÖZCÜ'nün ise, her ne kadar Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamanın bir sonucu olarak Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan teşebbüslere göre daha çok maliyete katılansa da, alternatif barınma olanaklarına sahip olduğu, ayrıca faaliyetlerine de karlı bir şekilde devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda salt Zeytinburnu Limanı'nın diğer alternatiflere göre daha avantajlı bir seçenek olması sebebiyle bu limandan barınma hizmeti almanın vazgeçilmez nitelikte olduğu sonucuna ulaşmak mümkün gözükmemektedir.
- (83) Sonuç olarak tüm bu tespitler ışığında soruşturma konusu bakımından sözleşme yapmanın reddi şartlarından vazgeçilmezlik şartının sağlanmadığı değerlendirilmektedir.

²⁷ GÖZCÜ Güney'deki faaliyetlerine 2010 yılında başladığından, tabloda bu yıldan itibaren sefer sayılarına yer verilmiştir.

²⁸Alaska Airlines v. United Airlines 948, F.'d.536 (6. Daire, 1991); VENIT, J.S. ve J.J. KALLAUGHER (1994), "Essential Facilities: A Comparative Law Approach", B. Hawk (der.), Fordham Corporate Law Institute International Antitrust Law and Policy içinde, Kluwer Law International, The Hague, The Netherlands, s.314-344, s. 324.

²⁹ O'DONOGHUE, R. ve J. PADILLA (2013), *The Law and Economics of Article 102 TFEU*, Hart Publishing, s. 547.

I.3.1.3.3. Etkin Rekabetin Ortadan Kalkmasının Muhtemel Olması

- (84) Doktrinde bu koşulun, hakim durumdaki teşebbüsün sağladığı unsurun vazgeçilmez olması gerektiğine ilişkin koşulun doğal bir sonucu olduğu belirtilmektedir. Zira redde konu unsur vazgeçilmez değilse, reddetmenin rekabet üzerinde önemli bir etkide bulunacağını söylemek oldukça zor olacaktır³⁰. Nitekim Kılavuz'da, redde konu olan unsurun vazgeçilmezlik koşulunu sağladığının tespit edilmesi halinde, etkin rekabetin ortadan kalkmasının muhtemel olup olmadığının da değerlendirilmesi gerektiği belirtilmektedir.
- (85) Yukarıdaki değerlendirmenin doğal bir sonucu olarak, vazgeçilmezlik koşulunun incelendiği bölümünde yer verilen tespit ve değerlendirmelerin bu bölüm bakımından da geçerli olabileceği söylenebilecektir. Nitekim önceki bölümde de görüldüğü üzere, liman hizmetlerinin üst pazar, transit gemilere lojistik hizmetler pazarının alt pazar olarak nitelendirildiği bir durumda, GÖZCÜ'nün lojistik hizmetler pazarındaki faaliyeti ve karı, kayyum atanması sürecine kadar artan bir seyir izlemiş, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamanın sonucunda GÖZCÜ'nün faaliyetlerinde negatif bir seyir gözlenmemiştir. Diğer yandan GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'nı kullanarak transit gemilere yaptığı sefer sayıları da yıllar itibarıyla artan bir eğilim göstermiştir. Yine İLB'nin raporunda da belirtildiği üzere raporun öngördüğü dönemde GÖZCÜ, Zeytinburnu Limanı'ndan hizmet alan teşebbüsler arasında sefer sayıları bakımından üçüncü sırada yer almaktadır. Öte yandan GEMTAC'da yapılan yerinde incelemede elde edilen belgeler, GÖZCÜ'nün ciddi bir rakip olarak görülmeye devam ettiğini göstermektedir.
- (86) Diğer yandan GÖZCÜ tarafından ZEYPORT ile aynı ekonomik bütünlük içinde olduğu iddia edilen GEMTAC'ın 2010-2016 yılları arasında Zeytinburnu Limanı'ndan transit gemilere yaptığı sefer sayılarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 7: GEMTAC'ın 2010-2016 Yılları Arasındaki Sefer Sayısı

YIL	SEFER SAYISI
2010	(.....)
2011	(.....)
2012	(.....)
2013	(.....)
2014	(.....)
2015	(.....)
2016	(.....)

Kaynak: GEMTAC tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

- (87) Tablodan da görüldüğü üzere Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan GEMTAC'ın sefer sayıları, GÖZCÜ'nün barınma hizmeti alamamasının bir sonucu olarak yıllar itibarıyla herhangi bir artış göstermemiştir. Son olarak aşağıdaki tablolarda GÖZCÜ ve GEMTAC ile birlikte, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan İSTANBUL34, YILDIRAY ve ZEYLİNE'in Zeytinburnu Limanı'ndan transit gemilere yaptığı sefer sayıları ve sefer sayılarındaki artış oranları incelenmiştir:

Tablo 8: Acente Botlarının 2010-2016 Yılları Arasındaki Sefer Sayıları

YIL	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
İSTANBUL34	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GEMTAC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YILDIRAY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÖZCÜ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ZEYLİNE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: İSTANBUL34, GEMTAC, YILDIRAY, GÖZCÜ, ZEYLİNE tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

³⁰ O'Donoghue ve Padilla 2013, s. 550.

Tablo 9: Acente Botlarının 2010-2016 Yılları Arasındaki Sefer Sayılarındaki Değişim (%)

YIL	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
İSTANBUL34	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GEMTAC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YILDIRAY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÖZCÜ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ZEYLINE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: İSTANBUL34, GEMTAC, YILDIRAY, GÖZCÜ, ZEYLINE tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

- (88) Tablolardan da görüldüğü üzere, GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamasının bir sonucu olarak barınma hizmeti alan diğer teşebbüslerin sefer sayılarında bir artış gözlenmemektedir. Hatta kayyum süreci haricinde GÖZCÜ'nün sefer sayılarını sürekli artıran tek teşebbüs olduğu, diğer teşebbüslerin yıllar itibarıyla sefer sayılarında artış ve azalışların beraber yaşandığı görülmektedir. Sonuç olarak bu tespitler ışığında GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamasının sonucu olarak alt pazarda etkin rekabetin ortadan kalktığına yönelik emarelerin mevcut olmadığı değerlendirilmektedir.

1.3.1.3.4. Tüketici Zararına Yol Açılmasının Muhtemel Olması

- (89) Reddetmenin tüketici zararına yol açmasının muhtemel olup olmadığının değerlendirilmesi aşamasında tüketiciler bakımından, sözleşme yapmayı reddetmenin ilgili pazardaki olumsuz sonuçlarının, sözleşme yapma yükümlülüğü getirilmesinin zaman içinde yaratacağı olumsuz sonuçlardan daha fazla olup olmayacağı incelenmektedir. Bu çerçevede örneğin, hakim durumdaki teşebbüsün sözleşme yapmayı reddetmesi sonucunda rakiplerin yenilikçi ürün ya da hizmetleri piyasaya sürmesinin engellendiği ve/veya reddetme davranışıyla takip eden yeniliklerin önünün tıkandığı hallerde muhtemel tüketici zararından bahsedilebilmektedir. Bu durum, özellikle sözleşme yapma talebinde bulunan rakibin hakim durumdaki teşebbüsün ürettiği mal ve hizmetler ile sınırlı kalmayarak potansiyel talebin olduğu yeni ve daha gelişmiş mal veya hizmetler sunma amacını taşıdığı veya teknolojik gelişmeye katkıda bulunmasının olası olduğu hallerde söz konusu olmaktadır³¹.
- (90) Bu bilgiler ışığında, reddetme eylemi sonucunda tüketici zararına yol açılmasının muhtemel olup olmadığının belirlenmesinde esas olarak, yenilikçi ürünlerin piyasaya sürülmesinin ya da teknolojik gelişmelerin engellenmesi olasılığı üzerinde durulduğu anlaşılmaktadır. Ancak soruşturma kapsamında yapılan incelemelerde, GÖZCÜ'nün yenilikçi bir ürünü piyasaya sürememesi ya da potansiyel talebi olan yeni ve daha gelişmiş bir ürün ortaya koymasının veya teknolojik gelişmeye katkıda bulunmasının engellenmesi gibi bir durumun varlığına ilişkin herhangi bir bilgi veya belge elde edilememiştir. Dolayısıyla bu açıdan reddetme eylemi sonucunda tüketici zararının ortaya çıkmasının muhtemel olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.
- (91) Diğer yandan her ne kadar yukarıdaki değerlendirmede tüketici zararının muhtemel olup olmadığı, reddetme eylemi sonucu ortaya çıkan durum ile sözleşme yapma yükümlülüğü getirilmesinin karşılaştırmalı analizine dayansa da, bir diğer gösterge olarak transit gemilere uygulanan hizmet fiyatlarının da dikkate alınabileceği değerlendirilmektedir. Bu hususla ilgili olarak Öneri Raporu'nda GÖZCÜ firmasının vekilinin "ZEYPORT'un barınma hizmeti taleplerini karşılayamaması neticesinde maliyetlerinin arttığı, ancak bu maliyetlerin firmalar arası rekabet nedeniyle nihai fiyata eklenerek müşterilere yansıtılmadığı, GÖZCÜ firmasının bu maliyetlere katlandığı" şeklindeki beyanları yer

³¹ Kılavuz, para. 47.

almakta olup, şikayet sahibinin söz konusu beyanlarından reddetme eylemi sonucunda nihai tüketici fiyatının artmadığı sonucuna varılabilecektir.

- (92) Bu bağlamda ayrıca, transit gemilere uygulanan hizmet fiyatları ile ilgili GÖZCÜ tarafından ZEYPORT ile aynı ekonomik bütünlük içinde olduğu iddia edilen GEMTAC ile de görüşülmüş, yapılan görüşmeler sonucunda söz konusu hizmet fiyatlarının 2008 yılından bu yana Sanayi ve Ticaret Bakanlığının 2008/1 sayılı "Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ" uyarınca düzenlendiği anlaşılmıştır³². Anılan Tebliğ'in "Kapsam" başlıklı ikinci maddesi "*Bu Tebliğ hükümleri, Türkiye Cumhuriyeti Kanunlarına göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarına kayıtlı olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin verdikleri acentelik hizmetleri ücretlerinin asgari düzeyini belirler*" hükmünü haiz olup, anılan Tebliğ'de fiyatların Euro üzerinden düzenlendiği ve fiyatların belirli dönemler itibarıyla yenileneceği yönünde bir ibare bulunmadığı görülmektedir. GEMTAC ile yapılan görüşmede bu hususun müşterilerin uluslararası müşteriler olmasından ve yabancı para birimi üzerinden belirlenen ücretlerin yıldan yıla belirgin bir fark göstermemesinden kaynaklandığı belirtilmiştir. Diğer yandan GEMTAC'tan bu Tebliğ kapsamında 2010-2016 yılları arasında transit gemilere verdiği hizmetler için uyguladığı fiyatlar da istenmiş, gönderilen fiyat tablolarının incelenmesi sonucu hizmet fiyatlarının yıllar itibarıyla değişmediği ya da göz ardı edilebilir değişimler gösterdiği gözlenmiştir.
- (93) Sonuç olarak nihai tüketici konumundaki transit gemilere³³ uygulanan ücretler bakımından GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'nda barınmaması sonucunda tüketicinin bir zarara uğradığı sonucuna varmak mümkün görünmemektedir. Nitekim gerek GÖZCÜ eski müdürü (.....) ile gerekse GEMTAC Genel Müdür Yardımcısı (.....) ile yapılan görüşmede de, transit gemilere lojistik hizmet verme pazarında rekabetin fiyattan ziyade kalite ve güven odaklı olduğu belirtilmiştir.
- (94) Öte yandan İdare Mahkemesi kararında bu koşul ile ilgili değerlendirmelerin, davacının katlandığı ek maliyetler dikkate alınmadan yapıldığı belirtilmektedir. Bununla birlikte yukarıda da açıklandığı üzere tüketici zararının değerlendirilmesinde rakip teşebbüslerin değil nihai tüketicinin söz konusu davranıştan zarar görüp görmediği incelenmekte olup, GÖZCÜ'nün katlandığı maliyetler bu koşulun konusunu oluşturmamaktadır. GÖZCÜ'nün katlandığı maliyetler vazgeçilmezlik koşulunun ve ayrımcılık davranışının konusu olup, söz konusu değerlendirmelere ilgili bölümlerde yer verilmiştir.
- (95) Bu tespitler ışığında, soruşturma konusu reddetme eyleminin rekabet hukuku özelinde tüketici zararına da yol açmadığı değerlendirilmektedir.

1.3.1.3.5. Objektif Haklı Gerekçe Tartışması

- (96) Sözleşme yapmayı reddetme eyleminin rekabet ihlali oluşturup oluşturmadığı noktasında son değerlendirilen husus, sözleşme yapmayı reddeden teşebbüsün bu davranışına ilişkin objektif haklı bir gerekçesi olup olmadığıdır. Bu çerçevede, yukarıda sayılan şartlar inceleme konusu davranış bakımından mevcut olsa dahi, teşebbüsün objektif haklı bir gerekçesi olması durumunda, sözleşme yapmayı reddetme eylemi ihlal olarak nitelendirilmemektedir. Bu noktada daha önce de belirtildiği üzere, sözleşme yapma talebinde bulunan teşebbüsün ticari kredibilitesinin olmaması, arzın kapasite sınırlarına bağlı olarak geçici olarak ya da tamamen durdurulması, çeşitli güvenlik gerekliliklerinin karşılanamaması gibi hususlar sözleşme yapmanın reddi için objektif haklı gerekçe

³² Söz konusu Tebliğ'deki tarifeler ana acentelerin ücretlerini düzenliyor olsa da, tali acenteler de verdikleri hizmetin karşılığını ana acentelere fatura ettiğinden Tebliğ'deki tarifelerin tali acentelerin tarifeleri bakımından da gösterge niteliğinde olduğu söylenebilecektir.

³³ Tali acenteler verdikleri hizmetin bedelini ana acenteye, ana acenteler ise bu bedeli gemi sahibi armatörlere fatura etmektedir.

olarak kabul edilebilmektedir. İdare Mahkemesi kararında, söz konusu koşulun önaraştırma döneminde sadece ZEYPORT'un beyanları esas alınmak suretiyle değerlendirildiği belirtilmektedir. Bu husus da, soruşturma kapsamında yapılan değerlendirmede dikkate alınmıştır.

- (97) Soruşturma konusu bakımından söz konusu koşul değerlendirildiğinde, daha önce değinilen İLB'nin "Acente Tekneleri ile İlgili Valilik Tedbirleri Bakımından Uyulması Gereken Esaslar" başlıklı 03.10.2005 tarih ve 2582 sayılı yazısının 7. maddesinde yer alan "Zeyport Acente Motorları Faaliyet Alanında azami 22 tekne bulunacak, diğer Acente tekneleri ise Yenikapı Mendirek içerisinde barınabileceklerdir" hükmü ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alabilecek bot sayısının 22 ile sınırlandırılmış olduğu görülmektedir. ZEYPORT da savunmasında 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı VALİLİK kararı doğrultusunda alınan söz konusu Başkanlık kararına atıfta bulunarak, söz konusu talimat ile azami 22 acente botunun Zeytinburnu Limanı'nda barınabileceğinin taraflarına bildirildiği, bu çerçevede gerekli koşulları sağlayan talep sahibi firmalara anılan kapasitenin tahsis edildiği, bu firmalardan taleplerini yenilemeyenler olduğunda başvuru sırasına göre koşulları sağlayan firmalara tahsis yapıldığı, bununla birlikte GÖZCÜ'nün başvuru tarihinde boş kapasite bulunmadığından GÖZCÜ'ye tahsis yapılamadığı belirtilmiştir.
- (98) ZEYPORT'un savunmasında ayrıca İLB tarafından hazırlanan 16.01.2017 tarihli raporda yer alan aşağıdaki bölüme yer verilerek Zeytinburnu Limanı'nda ilave bir barınma alanı ayırma imkanı olmadığı belirtilmektedir:
- "Başkanlığımıza yapılan müracaatlar sonucunda Başkanlığımızca çeşitli firmalara ait olan 113 adet motora Acente Motoru belgesi düzenlenmiştir. Acente Motorları için, hizmet noktası olarak belirlenen bu 4 adet hizmet noktasından³⁴ sadece Zeyport Liman İşletmesi sahası içerisinde Acente Motorları barınma alanı olup, ayrılan bu barınma alanı 22 adet tekneyi kapsamakta ve tam kapasiteyle kullanılmaktadır. İlave bir barınma alanı ayırma imkânı yoktur."*
- (99) Sonuç olarak GÖZCÜ'nün yaptığı ilk barınma başvurusunun reddedilmesinin gerekçesinin kapasite sınırı olduğu anlaşılmakta olup, anılan hususun, yukarıda arzın kapasite sınırlarına bağlı olarak geçici olarak ya da tamamen durdurulması örneğiyle de vurgulandığı üzere, objektif haklı gerekçe olarak kabul edilebileceği değerlendirilmektedir. Öte yandan yukarıda da görüldüğü üzere, kapasitenin belirlenmesinde İLB de söz sahibi olup, ayrıca Zeytinburnu Limanı'ndaki barınma kapasitesinin sınırlı olduğuna işaret eden rapor da yine İLB tarafından hazırlanmıştır. Dolayısıyla bu tespitle, İdare Mahkemesinin kararında yer alan, bu koşulun sadece ZEYPORT'un beyanları esas alınmak suretiyle değerlendirildiğine yönelik gerekçenin dikkate alınarak konunun aydınlatıldığı değerlendirilmektedir.
- (100) Diğer yandan ZEYPORT, İLB kayıtlarına 22.06.2017 tarih ve 31785 sayı ile giren dilekçesiyle, sacdan imal edilen büyük botlardaki eski acente botlarının yerini, polietilen HDPE malzemeden imal edilen ve sac teknelere oranla daha küçük boyutlardaki acente botlarının aldığına, bunun da İLB tarafından 22 tekne ile sınırlanan faaliyet alanında ilave barınma alanı açılmasını sağladığına işaret ederek, Başkanlığın uygun görmesi halinde 22 ile sınırlandırılmış bot sayısının 25-26 tekneye çıkarılmasının liman hizmetlerini aksatmayacağını ve halen barınma talebi bulunan firmaların taleplerinin karşılanabileceğini belirten bir yazıyı İLB'ye sunduğunu, İLB'nin de söz konusu talepleri neticesinde 17.08.2017 tarihli yazısı ile Zeytinburnu Limanı'ndan yararlanacak bot sayısını 22'den 25'e çıkardığını, ayrıca ZEYPORT'a ait 5 no'lu iskele olarak adlandırılan

³⁴ Haydarpaşa Limanı, TDİ Karaköy Limanı, Zeytinburnu Limanı ve Rumelifeneri Balıkçı Barınağı

yerin de acente botları için barınma/bağlama yeri olarak kullanılabileceğini ZEYPORT'a ilettiğini bildirmiş, İLB'nin anılan kararı sonrasında başvuru sırasına göre barınma talebi sahibi teşebbüslere noter kanalı ile yapılan tebligatları yazı ekine eklemiştir. Anılan belgelerden, önceki süreçte de ilgili kurumlarla barınma sorununa ilişkin yazışmaları bulunan ZEYPORT'un, soruşturma süreci ile soruşturma konusu barınma sorununa çözüm üretme bakımından daha aktif bir gayret içerisine girdiği söylenebilecektir.

- (101) Anılan yazışmaların incelenmesinden ZEYPORT'un kapasite artışı üzerine GÖZCÜ, CİHAD ve YAVUZ'a taleplerinin devam ediyor olması durumunda kendilerine birer botluk alanın Zeytinburnu Limanı'nda barınma alanı olarak tahsis edilebileceğini iletmiş olduğu görülmekte olup, söz konusu bildirimde CİHAD ve YAVUZ firmalarının olumlu dönüş yaptığı öğrenilmiştir. Halihazırda kayyum yönetiminde bulunan GÖZCÜ'nün kayyumu tarafından ise başlangıçta barınma taleplerinin devam ettiğini ve barınma hizmetinden yararlanmak istediklerini belirten yazıların, sonrasında ise barınma talebinin kayyum öncesi döneme ilişkin olması ve şirket ortaklarının mutabakata varamaması üzerine bu yöndeki bir ibare ile kayyum olarak herhangi bir beyan ve/veya işlemde bulunma yetkisinin olmadığına yönelik bir yazının ZEYPORT'a iletilmiş olduğu görülmüştür. ZEYPORT söz konusu durum üzerine ayrı ayrı şirket ortaklarına bildirimde bulunmuş, söz konusu bildirimde Semih GEÇER yanıt vermemiş, Güzide YALÇIN ise cevaben şirkete mahkeme kararıyla yönetim kayyumu atandığını belirterek muhatabın kendisinin olmadığını belirtmiştir. Söz konusu durum ZEYPORT'un 25.10.2017 tarihli yönetim kurulu toplantısında görüşülmüş ve yapılan yazışmalar neticesinde GÖZCÜ'nün barınma isteminin devam etmediğinin anlaşıldığı belirtilerek, başvuru sırasına göre dördüncü sırada bulunan HG Denizcilik ve Gemi Acenteliği Hiz. A.Ş.'ye (HG) barınma talebinin devam edip etmediğini bildirmesi konusunda yazı gönderilmesine karar verilmiştir³⁵. Sonuç olarak mevcut soruşturmanın da konusunu oluşturan barınma kapasitesinin artması sonucu ZEYPORT tarafından gönderilen tahsis yazısına GÖZCÜ'nün olumsuz yanıt verdiği ve sıranın HG'ye geçtiği görülmektedir.
- (102) Yukarıda yapılan tespit ve değerlendirmeler sonucunda ZEYPORT'un, GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'nda barınma taleplerini reddetmesinin sözleşme yapmanın reddi koşullarını kümülatif olarak sağlamaması nedeniyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında bir kötüye kullanma ve rekabet ihlali olarak nitelendirilemeyeceği değerlendirilmektedir.

1.3.1.4. Ofis ve Otopark Hizmeti Verilmesinin Reddine İlişkin Değerlendirme

- (103) Daha önce de ifade edildiği üzere GÖZCÜ'ye ZEYPORT tarafından verilmesi reddedilen diğer hizmetler ofis ve otopark hizmetleridir. Ofis hizmetleriyle ilgili olarak GÖZCÜ, özellikle gemilerden personel değişimi sırasında limanın dışında ve sahil yolunun diğer tarafında bulunan ofisine gidip gelmek zorunda kaldığını, bunun da hem zaman hem de liman içinde ofisi bulunan diğer teşebbüsleri gören müşteri gözünde itibar kaybına yol açtığını, ayrıca güvenlik açısından da sorun yarattığını belirtmektedir. GÖZCÜ ayrıca, liman içindeki ofis alanlarının adaletsiz bir şekilde tahsis edildiğini, GEMTAC'a en fazla alanın tahsis edildiğini, acentelik faaliyeti yürütmeyen teşebbüslere bile ofis verilmişken kendisinin ofis talebinin reddedildiğini ifade etmektedir.
- (104) Yapılan yerinde incelemeler, görüşmeler ve bilgi talepleri neticesinde, Zeytinburnu Limanı'ndaki ofis dağılımının aşağıdaki Tablo 10'daki gibi gerçekleştiği, bu bağlamda en

³⁵ (.....).

Benzer hususların, GEMTAC ve ZEYPORT'ta yapılan yerinde incelemelerde elde edilen belgelerde de olduğu gözlemlenmiştir. Söz konusu iddiaların ayrıca ZEYPORT'un birinci yazılı savunmasında yer verilen GÖZCÜ'ye kayyum atanması sürecini başlatan dava içeriğinde de yer aldığı görülmektedir.

fazla alanın GEMTAC'a verildiği, ayrıca limanda acentelik faaliyeti göstermeyen DÜZKOÇ ile Hacı İsmail Kaptanoğlu Gemi İşl. Tic. Ltd. Şti.'ye ve ayrıca TURSSA'ya (Kumanyacılar-Gemi Tedarikçileri Derneği) da yer verildiği anlaşılmıştır. ZEYPORT'un yazılı savunmasında ve (.....) ile yapılan görüşmede, ofis tahsislerindeki kriterin öncelikle barınma hizmeti alan teşebbüslere ofis tahsis edilmesi şeklinde olduğu belirtilmiş, TURSSA'ya yer verilmesi geçmiş talepleri dikkate alınarak yer boşalması üzerine kendilerine bildirim yapılması, acentelik faaliyeti göstermeyen DÜZKOÇ'a yer verilmesi ise bu teşebbüsün limanın kurulmasından beri liman mukimi olması ile açıklanmıştır. Söz konusu açıklamalar ve tespitlerden, ZEYPORT'un ofis tahsis taleplerinin değerlendirilmesinde barınma hizmeti alan teşebbüslere ofis tahsis edilmesi uygulamasından zaman zaman ayrıştığı anlaşılmaktadır.

Tablo 10: Zeytinburnu Limanı'ndan Ofis Hizmeti Alan Teşebbüsler ve Ofislerin Alanları

Kiracı	Ofis Alanı (m ²)
GEMTAC	(.....)
İSTANBUL34	(.....)
YILDIRAY	(.....)
ZEYLİNE	(.....)
DÜZKOÇ	(.....)
Hacı İsmail Kaptanoğlu Gemi İşl. Tic. Ltd. Şti.	(.....)
Delta Gıda ve Turizm İşl. San. Tic. Ltd. Şti.	(.....)

Kaynak: ZEYPORT'tan gelen bilgi ve belgeler.

- (105) Bu tespit yapılmakla beraber ofis talebinin reddinin rekabet hukuku bağlamında bir sözleşme yapmayı reddetme uygulaması olup olmadığının değerlendirilmesinde, barınma hizmetinde olduğu gibi Zeytinburnu Limanı'nda ofis sahibi olunmasının transit gemilere lojistik hizmet veren acenteler bakımından vazgeçilmez nitelikte olup olmadığının ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede yukarıda barınma hizmeti bağlamında yapılan birtakım tespitlerin ofis unsurunun vazgeçilmezlik koşulu bakımından değerlendirilmesinde de geçerli olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin GÖZCÜ kendisine Zeytinburnu Limanı'nda ofis tahsisi yapılmamasına rağmen kayyum sürecine kadar faaliyetlerini artan bir karlılıkla sürdürmeye devam etmiştir. Dolayısıyla GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'nda ofis sahibi olmadan da faaliyetlerini karlı bir şekilde sürdürebildiği dikkate alındığında, Zeytinburnu Limanı'nda ofis sahibi olmanın transit gemilere lojistik hizmet verme faaliyeti bakımından vazgeçilmez nitelikte olmadığı değerlendirilmektedir. Öte yandan ofis hizmeti alımının vazgeçilmezlik koşulu bağlamında değerlendirmesinin Zeytinburnu Limanı özelinde mi yapılması gerektiği de tartışılabilir bir husus olup, GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'na uzaklığı yürüme mesafesi olarak 0,5 km, araç mesafesi olarak 1,7 km olan bir yeri güney ofisi olarak kullandığı³⁶, GÖZCÜ'nün bu ofis aracılığıyla da faaliyetlerini sürdürebildiği, yakın çevrede ofis olarak kullanılabilir başka alanların da olduğu dikkate alındığında ofis hizmeti alımını Zeytinburnu Limanı'na indirgemeye gerek olmadığı ve alternatif ofis hizmeti alınabilecek alanların olduğu anlaşılmaktadır.
- (106) Diğer yandan ofis taleplerinin reddinin rekabet hukuku bağlamında sözleşme yapmanın reddi olarak değerlendirilebilmesi için ZEYPORT'un ofis hizmetleri pazarında hakim durumda bulunması da gerekmekte olup, bu tür bir durumun coğrafi pazarın Zeytinburnu Limanı'na indirgenmediği sürece söz konusu olmayacağı anlaşılmakta ve GÖZCÜ'nün

³⁶ GÖZCÜ'nün Kurum'a ilk başvurusunda şubesinin 10.02.2009 tarihinde faaliyete geçtiği belirtilmekte olup, mesafenin hesaplanmasında bu şubenin adresi ile Zeytinburnu Limanı arasındaki mesafe dikkate alınmıştır.

faaliyetlerine devam edebildiği ve mevcut durumda bu tür bir coğrafi pazar tanımına gitmenin de mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.

- (107) Öte yandan ZEYPORT temsilcisi tarafından gönderilen ve Kurum kayıtlarına 11.12.2017 tarihinde giren yazıdan, (.....) ve ofis kiralama talebinde ilk sırada olan HG'ye talebinin devam edip etmediğinin sorulduğu ve gerekli prosedürleri yerine getiren HG'ye ofis tahsisi yapıldığı anlaşılmaktadır.
- (108) Son olarak GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan otopark hizmeti alma talebinin reddi ile ilgili olarak ZEYPORT'un GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı otoparkına Liman Hizmet Tarifesi üzerinden tekil girişlerine izin verildiği, ancak aylık abonman şeklinde hizmet vermediği, aylık abonman şeklinde hizmeti barınma hizmeti alan teşebbüslere sunduğu anlaşılmış olup, bu durum GÖZCÜ'nün maliyetlerini artırsa da, yukarıda yer verilen ve GÖZCÜ'nün faaliyetlerini karlı bir şekilde sürdürebildiği ve otoparktan Liman Hizmet Tarifesi kapsamında yararlanabildiği tespitleri ışığında Zeytinburnu Limanı'ndan otopark hizmeti almanın da GÖZCÜ için vazgeçilmez nitelikte olmadığı ve tüm otopark olanakları dikkate alındığında mevcut durumda otopark hizmetlerine yönelik coğrafi pazar bakımından da Zeytinburnu Limanı özelinde bir tanıma gitmenin rasyonel olmadığı değerlendirilmektedir. Öte yandan barınma hizmetleri bölümünde belirtildiği üzere, otopark ve ofis hizmetlerinin Zeytinburnu Limanı'ndan alınmasının GÖZCÜ açısından diğer alternatiflere göre daha avantajlı, daha az maliyetli, daha elverişli olmasının da söz konusu unsurları vazgeçilmez hale getirmediği ayrıca belirtilmelidir.

1.3.1.5. Ayrımcılık İddialarına İlişkin Değerlendirme

- (109) Ayrımcılık 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin b) bendinde de "*Eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan ve dolaylı olarak ayrımcılık yapılması*" hükmü ile hakim durumun kötüye kullanılması halleri arasında sayılmaktadır. GÖZCÜ'nün ayrımcılık iddiaları barınma, ofis ve otopark tahsisleri ile palamar ücreti konusunda kendisine ayrımcılık yapıldığı yönünde olup, aşağıda bu iddialardan öncelikle barınma alanlarının tahsisinde ayrımcılık yapıp yapılmadığı incelenmiştir. Aşağıda öncelikle ayrımcı bir davranışın olup olmadığı ele alınmıştır.
- (110) Bu çerçevede ZEYPORT'a barınma alanlarının tahsislerinin hangi kriterlere göre yapıldığı, bu kriterlerin yazılı olup olmadığı, ilk tahsislerde ayrılan bot sayılarının neye göre belirlendiği sorulmuş olup, cevaben tahsisin başvuru öncelik sırasına göre yapıldığı belirtilmiştir³⁷. Aşağıdaki tabloda, ZEYPORT'a 2005-2016 yılları arasında yapılan tüm başvurular, başvuru tarihleri ve kabul-red durumları yer almaktadır:

³⁷ ZEYPORT tarafından tahsislerin başvuru sırası kriterine göre yapıldığı belirtilmişse de, POYRAZ'ın başvurusuna ilişkin 02.02.2010 tarihli cevap yazısında iş hacmi kriterine de atıf yapıldığı, bununla birlikte başvuru özelinde iş hacmi kriterine göre bir değerlendirmeye yer verilmediği görülmektedir. Söz konusu durumun, (.....) POYRAZ'a özel bir durum olduğu anlaşılmakta olup, diğer başvurularda sadece başvuru tarihine atıf yapıldığı gözlenmiştir. Bu bağlamda ayrımcılığa ilişkin değerlendirmeler ZEYPORT'un tahsislerin yapılmasında başvuru tarihinin dikkate alındığı beyanı çerçevesinde ele alınmıştır.

Tablo 11: ZEYPORT'a 2005-2017 Yılları Arasında Barınma Amaçlı Yapılan Tüm Başvurular³⁸

Acente Adı	Başvuru Tarihi	Talep Edilen Bot Sayısı	Kabul Edilen Bot Sayısı	Botların Hizmet Aldığı Dönem
GEMTAC	01.10.2005 ³⁹	10	10	01.10.2005-Halen
İSTANBUL34	18.10.2005 ⁴⁰	9	8	18.10.2005-Halen
YILDIRAY	-	-	3	12.10.2006-Halen
ALDEN ⁴¹	21.10.2005	2	1	20.12.2005-10.03.2009
	18.06.2008	1	-	-
EKSPRES	24.05.2006 ⁴²	1	-	-
POYRAZ	14.04.2008	1	-	-
ZEYLİNE	22.07.2008	1	1	12.03.2009-Halen
	17.09.2010	1	-	-
CİHAD	21.01.2009	2	-	28.08.2017-Halen
GÖZCÜ ⁴³	12.05.2009	1	-	-
	11.12.2009	1	-	-
YAVUZ	16.12.2011	2	-	05.09.2017-Halen
HG	16.02.2017	3	-	23.11.2017-Halen

Kaynak: ZEYPORT'tan gelen bilgi ve belgeler.

- (111) Tablo incelendiğinde, Zeytinburnu Limanı'ndaki ilk 10 botluk kapasitenin o dönem Liman'ın İşleticisi konumunda da bulunan GEMTAC tarafından doldurulduğu, sonrasında ise İSTANBUL34'ün 9 botluk talebinin 8 botluk kısmına olumlu yanıt verildiği görülmektedir. ZEYPORT'tan gelen bilgilere göre ilerleyen süreçte başlangıçta üç botu ile Kooperatif bünyesinde bulunan YILDIRAY 08.09.2006 tarihinde GEMTAC'dan ayrılmış ve 12.10.2006 tarihinden itibaren 3 botu ile Kooperatiften ayrı olarak barınma hizmeti almaya başlamıştır. Bu noktada YILDIRAY'ın ayrılışı ile Kooperatif'in 10 botluk alanının yine Kooperatif botlarıyla doldurulduğu görülmektedir.
- (112) Anılan dönemde ayrıca ALDEN'in de 21.10.2005 tarihinde iki botluk talebinin bir botu karşılanmış, EKSPRES'in 24.05.2006 tarihindeki bir botluk talebine ise olumlu yanıt verilmemiştir. Bu ilk dönem incelendiğinde, GEMTAC ve İSTANBUL34 tarafından 18

³⁸ Zeytinburnu Limanı'nın kapasitesinin artırılmasından önceki dönem dikkate alınmıştır.

³⁹ Her ne kadar ZEYPORT tarafından gönderilen ve Kurum kayıtlarına 31.07.2017 tarihinde giren yazıda GEMTAC'ın başvuru tarihi 01.10.2005 olarak belirtilmişse de, anılan belgeler arasında yer alan, İSTANBUL34'ün 09.09.2005 tarihli barınma talepli başvurusunda "kendilerine yer tahsis edilmiş olan GEMTAC ile aynı şartlarda Liman tesislerinden yararlandırılmasına karar verilmesi" talep edildiğinden, o dönem "Rıhtım, Açık Saha ve Hizmet Binası Kullanımı ve İşletme Sözleşmesi" çerçevesinde limanın işletmeciliğini yapan GEMTAC'a belirtilen tarihten de önce acente botlarına yönelik alan tahsisi yapıldığı anlaşılmaktadır.

⁴⁰ ZEYPORT'tan gelen cevap yazıları incelendiğinde, İSTANBUL 34'ün 09.09.2005 tarihinde VALİLİK'in 2005/56 sayılı yazısına atıfta bulunularak teşebbüslerine barınma yeri tahsis edilmesi ve barınma hizmeti alan GEMTAC ile aynı şartlarda Zeytinburnu Limanı'ndan yararlandırılması talep edildiği, ancak talep edilen bot sayısına yer verilmediği görülmektedir. Öte yandan İSTANBUL34'ün 18.10.2005 tarihinde ZEYPORT'a yaptığı başvuruda ise bot isim ve sayısı yer almaktadır. Bu bağlamda ZEYPORT tarafından bu ikinci başvurunun dikkate alındığı anlaşılmıştır. Diğer yandan başvuru tarihinin 09.09.2005 ya da 18.10.2005 alınması değerlendirmeyi etkilememektedir.

⁴¹ Tablodan da görülebileceği gibi Alden Denizcilik Acente Vapur Hizmetleri Petrol Nakliyat ve Gıda San. Tic. Ltd. Şti. (ALDEN) 21.10.2005 tarihinde "Özgür 2" ve "İhsan" isimli iki bot için barınma talebinde bulunmuş ve "Özgür 2" isimli botunun barınma talebi kabul edilmiştir. ALDEN tekrar 18.06.2008 tarihinde "Oğuzhan D" isimli bot için barınma talebinde bulunmuştur. Buradan hareketle ALDEN'in bekleyen 2 bot talebi var olduğu anlaşılmaktadır.

⁴² ZEYPORT tarafından gönderilen belgelerde EKSPRES'in başvuru tarihi 13.06.2006 olarak belirtilmişse de, belge ekleri incelendiğinde EKSPRES tarafından yapılan barınma talepli ilk başvuru tarihinin 24.05.2006 olduğu görülmektedir.

⁴³ GÖZCÜ tarafından ZEYPORT'a iletilen yazılar incelendiğinde GÖZCÜ'nün 12.05.2009 tarihinde "Gözcü-1"; 11.12.2009 tarihinde "Gözcü-2" isimli botlarına barınma talebinde bulunurken, 25.04.2011 tarihinde bu botlara ilişkin talebini yinelemektedir. Bu sebeple 25.04.2011 tarihi tabloda dikkate alınmamıştır.

botluk alanın doldurulmasından sonra, kendi tüzel kişiliği ile hizmet almaya karar veren YILDIRAY'ın Kooperatiften 08.09.2006 tarihinde ayrılmasından önce, 21.10.2005 tarihli 2 botluk başvurusu bulunan ALDEN'in, sonrasında ise EKSPRES'in 24.05.2006 tarihli 1 botluk taleplerinin karşılanması gerekirken, bu acentelerin başvuru tarihlerinden daha sonra kendi tüzel kişiliği ile barınma hizmeti almaya karar veren YILDIRAY'ın 3 botluk talebinin karşılandığı ve bu bağlamda başvuru sırası kriterine uyulmadığı görülmektedir. EKSPRES'in başvurusu ile ilgili olarak ZEYPORT tarafından, EKSPRES'in N DENİZCİLİK'ten kiraladığı "Su Kartalı-1" isimli tekne için barınma talebinde bulunduğu, bununla birlikte o dönem istenen teminat mektubu ve gerekli belgeleri tamamlamadığı, ayrıca N DENİZCİLİK'in de aynı dönemde aynı bot için limandan barınma talebi olmadan yararlanma talebi olduğu belirtilmişse de, botunu kiraya vermiş bir firmanın aynı bot için limandan yararlanma talebinde bulunması açıklaması anlaşılammış olup, ayrıca belge ekinde kiralayan N DENİZCİLİK tarafından sağlanan banka teminat mektubunun da yer aldığı görülmüştür. Belgeler incelendiğinde, EKSPRES adına teminat mektubunun N DENİZCİLİK tarafından sağlandığı kanaati oluşmuştur. Öte yandan bu ilk dönem sonrası GEMTAC'a 10, İSTANBUL34'e sekiz, YILDIRAY'a üç ve ALDEN'e bir botluk alanın tahsis edilmesiyle 22 botluk alan dolmuştur.

- (113) İLB tarafından belirlenen 22 botluk kapasitenin dolmasının ardından sadece ALDEN firmasının sözleşmesini şifahi⁴⁴ olarak yenilemeyerek 10.03.2009 tarihinde barınma alanından ayrıldığı ve ALDEN firmasından boşalan 1 botluk yerin ise EKSPRES'in yukarıda belirtilen sebeplerle talebinin reddinden sonra sırada yer alan POYRAZ yerine, başvuru tarihine göre ondan bir sonraki sırada yer alan ZEYLİNE'a tahsis edildiği görülmektedir. ZEYPORT vekili söz konusu durumun istisnai olduğunu (.....) cevabına eklemiştir. ZEYPORT anılan durum üzerine POYRAZ'a yer tahsis edilmediğini ve bunun yerine POYRAZ'dan bir sonraki başvuru olan ZEYLİNE'a yer tahsis edildiğini ifade etmiştir. Verilen bilgiler doğrultusunda ZEYPORT'un POYRAZ yerine bir sonraki ZEYLİNE'a yer tahsis etmesinin rasyonel bir açıklaması olduğu kanaatine varılmışsa da, yukarıda da belirtildiği üzere esasen sıralamada POYRAZ'dan da önce yer alan EKSPRES'in talebinin reddine ilişkin açıklama tatmin edici bulunmadığından, YILDIRAY'ın talebinin değerlendirilmesi sonucunda çıkan durumun bu değerlendirmeye de etki ettiği değerlendirilmektedir. Öte yandan bu dönemdeki başvurular incelendiğinde, GÖZCÜ'nün başvurusunda iddia edilenin aksine ZEYLİNE'ın 22.07.2008 tarihli başvurusunun GÖZCÜ'nün 12.05.2009 tarihli ilk başvurusundan önce olduğu görülmektedir.
- (114) Bu dönemden sonra ise YAVUZ'un 12.07.2011 tarihinde GEMTAC bünyesinden ayrıldığı ve 16.12.2011 tarihinde kendi tüzel kişiliği ile başvuruda bulunduğu ve fakat YAVUZ tarafından boşalan alanın GEMTAC'a tahsis edildiği ve GEMTAC'ın 10 bot ile barınmaya devam ettiği anlaşılmıştır. Konuya ilişkin GÖZCÜ'nün ZEYPORT'a çektiği ihtarnameye cevaben ZEYPORT tarafından gönderilen ihtarnamede bot tahsisinin tüzel kişiliğe yapıldığı, bu bağlamda tüzel kişiliğin ortaklık yapısındaki değişimlerin bot tahsis sayısını etkilemediği açıklamasında bulunulmuştur. Öte yandan YAVUZ'un ayrı tüzel kişiliği ile yaptığı başvurunun ise sıralamaya sokulduğu ve barınma alanının dolu olması nedeniyle karşılanmadığı anlaşılmaktadır.
- (115) ALDEN'den sonra Zeytinburnu Limanı'nda boşalan yer olmadığından, ilerleyen süreçte barınma başvurularının başvuru tarihi bakımından ayrımcı bir değerlendirmeye tabi tutulduğunu gösteren başkaca bir duruma rastlanmamıştır. Bu döneme kadar yukarıda da özetlenen süreç incelendiğinde başvuru tarihi kriterine uyulmaması davranışının

⁴⁴ Sonraki bölümlerde de ifade edildiği üzere barınma hizmeti alan teşebbüslerle yazılı sözleşme yapılmamaktadır.

GÖZCÜ'nün başvurusundan ziyade önceki dönemdeki YILDIRAY-ALDEN-EKSPRES ve sonraki dönemde EKSPRES-POYRAZ-ZEYLİNE örneğinde yaşandığı görülmektedir.

- (116) Diğer yandan daha önce de belirtildiği üzere, ZEYPORT'un talebi üzerine İLB'nin 17.08.2017 tarih ve 11419 sayılı yazısı ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alabilecek acente botu sayısı 22'den 25'e çıkarılmış ve bu kapsamda öncelikle başvuru sırası dikkate alınarak başvuruları devam eden CİHAD, GÖZCÜ ve YAVUZ'a 1'er botluk alan için tebligat yapılmıştır. Bu son dönemde ZEYPORT tarafından, limanın boş olduğu dönemdeki bir teşebbüse talep ettiği kadar bota barınma hizmeti verilmesi yaklaşımından ziyade, oluşan 3 botluk kapasitenin sıradaki talepleri devam eden teşebbüslere 1'er bot olarak tahsisi yaklaşımının benimsendiği ve bu nedenle sıradaki ZEYLİNE'in 2. bot talebinin karşılanmadığı görülmektedir. Her ne kadar genel uygulamadan farklılık göstermişse de, son dönemdeki bu uygulamanın transit gemilere lojistik hizmetler pazarında daha rekabetçi bir yapının oluşmasına hizmet eder nitelikte olduğu değerlendirilmektedir.
- (117) Tahsislere ilişkin yapılan tüm bu tespitler ışığında, başvuru sırası kriterine YILDIRAY-ALDEN-EKSPRES ve bu süreçteki değerlendirmenin de etkisiyle sonraki dönemde EKSPRES-POYRAZ-ZEYLİNE örneğinde uyulmadığı, öte yandan bu örneklerden sonra kapasitenin dolu olması nedeniyle son dönemde başvuru tarihi bazlı bir ayrımcılık davranışının yaşanmadığı, bununla birlikte GÖZCÜ'nün başvurusunda belirtilen, kendisinden daha sonra başvurmasına rağmen ZEYLİNE'a yer tahsis edildiği iddiasının gerçeği yansıtmadığı anlaşılmıştır. Bu kapsamda GÖZCÜ'nün başvurusundan ziyade, YILDIRAY-ALDEN-EKSPRES ve EKSPRES-POYRAZ-ZEYLİNE örneklerinde bir ayrımcılık davranışı ihtimalinden bahsedilebilecek olsa da değerlendirmenin diğer bir boyutunu söz konusu firmaların eşit konumda olup olmadığı hususu oluşturmaktadır. Bu noktada ise talep edilen bot sayısından söz konusu firmaların ticari kredibilitelerine kadar birçok hususun değerlendirilmesi gerekebilecektir. Bununla birlikte daha önce de belirtildiği üzere ayrımcılığın rekabet hukukunda ihlal olarak nitelendirilebilmesi için gerekli şartlar, ayrımcı davrandığı iddia edilen teşebbüsün hakim durumda olması ve alıcıların eşit durumda olması olup, yine daha önce belirtildiği üzere ZEYPORT'un deniz araçlarına yönelik barınma hizmetleri pazarında hakim durumda olmadığı değerlendirilmektedir. Bu nedenle barınma tahsislerine yönelik ayrımcılık iddiaları ile ilgili olarak başvuru kriterlerine uyulup uyulmadığına yönelik mevcut durumun ortaya konması yeterli görülmüştür. Benzer şekilde, ZEYPORT'un ofis ve otopark hizmetleri pazarlarında da hakim durumda olmadığı değerlendirildiğinden, bu alanlardaki ayrımcılık iddialarının da ayrıca değerlendirilmesine gerek görülmemiştir.
- (118) Konu GÖZCÜ'nün başvuruları özelinde değerlendirildiğinde ise barınma hizmetiyle ilgili olarak GÖZCÜ'nün başvurusunun ZEYLİNE'in başvurusundan sonra olduğu görüldüğünden, ofis ve otopark hizmetleriyle ilgili olarak ise yukarıdaki açıklamalar ışığında ZEYPORT'un GÖZCÜ'ye yönelik ayrımcı bir davranış içine girdiği yönünde bir sonuca ulaşmanın mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.
- (119) Barınma, ofis ve otopark hizmetlerinin yanı sıra, GÖZCÜ tarafından ayrımcılık iddialarının öne sürüldüğü bir diğer başlık ise palamar ücreti uygulamasına ilişkindir. GÖZCÜ, Zeytinburnu Limanı'nda barınmadığı için örneğin gemiye mal götürülmesi durumunda Zeytinburnu Limanı'na girişte ilk palamar ücretini, daha sonra malı gemiye götürdükten sonra gümrük işlemleri için tekrar Zeytinburnu Limanı'na girişte ikinci palamar ücretini, Zeytinburnu Limanı'nda işlemler için iki saatten fazla beklemesi durumunda da üçüncü palamar ücretini ödediğini, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan teşebbüslerin ise sadece gemiye gittikten sonra Zeytinburnu Limanı'na girişlerde palamar ücreti ödediğini, kendisinin duruma göre fazladan ödediği bir ya da iki

palamar ücreti nedeniyle maliyetlerinin arttığını ve Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan teşebbüslere göre dezavantajlı duruma geldiğini ifade etmektedir.

- (120) Söz konusu husus ile ilgili olarak öncelikle belirtilmesi gereken, ayrımcı davranışın rekabet ihlali teşkil edebilmesi için eşit durumdaki alıcılara farklı şartların uygulanması gerekmektedir. Bu bağlamda, barınma hizmeti alan teşebbüslerle barınma hizmeti almayan teşebbüslerin eşit durumda olduğundan ise bahsedilemeyecektir. Konuyla ilgili olarak her ne kadar başvuru sahibi tarafından söz konusu durumun barınma hizmeti alamamanın bir sonucu olarak ortaya çıktığı ileri sürülebilecekse de, bu durum sözleşme yapmanın reddi kapsamında değerlendirildiğinden, palamar uygulamalarına yönelik değerlendirmelerin barınma hizmeti alan ile almayan teşebbüslerin karşılaştırılmasından ziyade barınma hizmeti almayan tüm teşebbüslere benzer bir uygulamanın yapılıp yapılmadığı çerçevesinde incelenmesinin daha doğru olacağı değerlendirilmektedir.
- (121) Konu hakkında bilgi istenen ZEYPORT, iki saatlik süre için ayrı palamar ücreti alınması uygulamasının arkasında limanın fuzuli işgalinin ve palamar hizmetinin üstü örtülü bir biçimde barınma hizmetine dönüşmesinin engellenmesi olduğunu, nitekim TCDD Liman Hizmetleri Tarifesinde İşgal-Fuzuli İşgalin de tarifeye bağlandığını, limandaki işlemlerin birçoğu için anılan iki saatlik sürenin fazlasıyla yeterli olduğunu, bu nedenle kesilen palamar sayısının 2017 yılındaki tüm palamar sayısının sadece % (.....)'u olduğunu, bu yıl içerisinde GÖZCÜ'ye kesilen palamarlar ücretlerinin ise sadece % (.....)'sinin iki saati aşan bekleme süreleri nedeniyle kesildiğini, söz konusu uygulamanın münhasıran GÖZCÜ'ye uygulanan bir durum da olmadığını, barınma hizmeti almayan teşebbüslerden YAVUZ, CİHAD, HG, Ceren, Arya, Eylül Acentelerinin botlarına da iki saati aşan bekleme süreleri nedeniyle ek palamar ücreti kesildiğini ifade etmiştir. Öte yandan İSTANBUL34'ün önaraştırma döneminde Kurum'a gönderdiği cevabi yazıda ifade edilen, kendisinin barınma hizmeti alan bir teknesi için de iki saatte bir palamar ücreti ödediği⁴⁵ yönündeki beyanlardan ve aynı konuya ilişkin ZEYPORT'ta yapılan yerinde incelemede elde edilen bir belgeden, fuzuli işgal durumunda iki saatte bir palamar ücreti alınması uygulamasının barınma hizmeti alan teşebbüslere dahi uygulandığı anlaşılmaktadır.
- (122) Konu ayrıca 2014-2015-2016 yılları için de incelenmiş olup, 2017 yılı ile birlikte verilerin özeti aşağıdaki tabloda yer almaktadır⁴⁶:

Tablo 12: Palamar Sayıları

Palamar	2014		2015		2016		2017	
	Adet	Oran (%)	Adet	Oran (%)	Adet	Oran (%)	Adet	Oran (%)
2 Saati Aşma Nedeniyle Kesilen Palamar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÖZCÜ'ye Kesilen Palamar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÖZCÜ'ye 2 Saati Aşma Nedeniyle Kesilen Palamar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Palamar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: ZEYPORT tarafından gönderilen bilgi ve belgeler.

- (123) Tablodan da görüldüğü üzere 2014 yılında barınma hizmeti almayan teşebbüslere kesilen palamar ücretinin % (.....)'ü, 2015 yılında % (.....)'ü, 2016 yılında ise % (.....)'si iki

⁴⁵ Konuya ilişkin İSTANBUL34'ün 18.02.2014 tarihli yazısında, Karataş isimli botlarının büyük bir bot olduğundan özel durumlarda sefere çıktığı, genelde limanda sabit durduğu, üzerinde takılı iki adet vinci ile gelen malzemelerin motora yüklenmesi ve yüklerin indirilmesi için kullanıldığı, bu bot için barınma ücreti kabul edilmediği ve bu nedenle iki saatte bir olmak üzere yıllık (.....) palamar ücretinden o dönem için (.....)TL palamar ücreti ödedikleri belirtilmektedir.

⁴⁶ ZEYPORT tarafından bilgisayar kaynaklı bir sorun nedeniyle 2013 kayıtlarına ulaşılamadığı belirtilmiştir.

saatlik sürenin aşılması nedeniyle kesilmiş olup, GÖZCÜ'ye bu nedenle kesilen palamar ücreti GÖZCÜ'ye kesilen toplam palamar ücretinin 2014'te %(.....)'sini, 2015'te %(.....)'sini, 2016'da ise %(.....)'sini oluşturmaktadır.

- (124) Bu tespitler ışığında iki saatlik süre için kesilen palamar ücretinin objektif bir gerekçeye dayanması, münhasıran GÖZCÜ'ye uygulanan bir uygulama olmaması, toplam palamar ücretleri ve ayrıca GÖZCÜ'ye kesilen toplam palamar ücreti içerisinde de sınırlı bir yer kaplamasından hareketle, her ne kadar GÖZCÜ açısından rekabetçi dezavantaj yaratsa da, rekabet hukuku kapsamında ayrımcılık çerçevesinde değerlendirilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.
- (125) Öte yandan palamar ücreti uygulaması ile ilgili ZEYPORT, söz konusu ücretin "Liman Hizmetleri Tarifesi" çerçevesinde tüm acentelere aynı fiyattan eşit olarak uygulandığını belirtmiştir. Yapılan incelemelerde de, yukarıdaki iki saatlik uygulama için ek palamar ücreti kesilmesi haricinde palamar ücretinin farklı uygulandığına ilişkin bir duruma rastlanmamıştır. Konunun tek istisnasını, ilk yatırım döneminde GEMTAC Kooperatifince ilk üç sene boyunca palamar ücreti ödenmemesi oluşturup, söz konusu husus ilgisi nedeniyle aşağıda 4054 Sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında yapılan değerlendirme kısmında ele alınmıştır.
- (126) Diğer yandan GÖZCÜ'nün barınma hizmeti alan teşebbüslere göre limana her girişte tek yerine çift palamar ücreti ödemesi hususuyla ilgili olarak öncelikle belirtilmesi gereken ise, bu durumun VALİLİK kararının bir sonucu olduğu ve ayrıca bu durumun transit gemilere verilen her hizmet bakımından geçerli olmadığıdır. Konuyla ilgili bilgi alınan CİHAD yetkilisi (.....), gemiye kumanya teslimatı işleminde Zeytinburnu Limanı'na giriş yaparak Gemiye Temas Dilekçesini verdiğini, beyannameli ürünü (kumanya, teknik malzeme, hırdavat) gümrük memuru gözetiminde tekneye yüklediğini, gümrük memurunun gerekli kontrolden sonra ürünlere ilişkin kayıt açtığını, ürünlerin gemiye götürülmesinden sonra ise gemi kaptanının transit beyannamesini ürünlerin eksiksiz ve tam olarak alındığına dair kaşelediğini, sonrasında ise bu belgenin bir hafta içerisinde söz konusu gemiye hizmet veren acente tarafından gümrük birimlerine iletildiğini, dolayısıyla kumanya teslimatı sonrasında tekrardan Zeytinburnu Limanı'na giriş yapılmasına gerek olmadığını belirtmiştir. Yetkili, personel değişiminde ise bu işlemin ilk önce gemiye katılacak personelin gemiye götürülmesi, gemiden ayrılacak personelin ise ancak katılacak personelin gemiye ulaşmasından sonra ayrılabilmesi nedeniyle Zeytinburnu Limanı'na iki kez giriş yapmayı gerektirdiğini belirtmiştir. Söz konusu açıklamalardan gemiye kumanya, teknik malzeme, hırdavat gibi ürünlerin teslim işlemi bakımından çift palamar uygulamasından kaçınılabileceği, bununla birlikte personel işleminin mutlaka limana girişi gerektirmesinden dolayı barınma hizmeti almayan acentelerce çift palamar ödenmesi sonucuna yol açtığı anlaşılmaktadır.
- (127) Bununla birlikte çift palamar ödenmesi konusunun daha önemli boyutu, daha önce de belirtildiği üzere söz konusu hususun VALİLİK kararı neticesinde ortaya çıkan bir durum olması olup, karara göre transit gemilere lojistik hizmet veren acente teknelerinin gemiye temasından önce Zeytinburnu Limanı'na uğraması zorunluluğu bulunmamaktadır. Söz konusu durumun bir sonucu olarak barınma hizmeti alan teşebbüsler direk limandan çıkış yapıp gemiye temasından sonra sadece limana tekrar girişte palamar ücreti öderken, barınma hizmeti almayan teşebbüslerin ise öncelikle limana uğrama zorunluluğu bulunduğundan uygulamada bazı hizmetler bakımından çift palamar ödenmesi durumu ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda söz konusu uygulamanın VALİLİK düzenlemesinin bir neticesi olduğu ve yapısal bir sorun olduğu, ZEYPORT'un ayrımcı bir davranışı olarak nitelendirilemeyeceği, zira ilgili mevzuatta ZEYPORT'un her bir palamar hizmeti için ayrı ücret almasının önünde engel olmadığı, bununla birlikte VALİLİK düzenlemesinin bir

sonucu olan ve barınma hizmeti alan teşebbüslere göre barınma hizmeti almayan teşebbüsler için maliyetler bakımından rekabetçi dezavantaj yaratan söz konusu uygulamanın yine VALİLİK ve İLB başta olmak üzere sektörü düzenleyen kurumlar tarafından ele alınması ve çözülmesi gereken konular olduğu değerlendirilmektedir.

I.3.2. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Yapılan Değerlendirme

- (128) GÖZCÜ başvurularında ikinci olarak, ZEYPORT ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma ve ofis hizmeti alan teşebbüsler (özellikle GEMTAC) arasında örtülü bir anlaşma ya da uyumlu eylem bulunduğunu, barınma alanlarının tahsisinin adaletli bir şekilde gerçekleştirilmediğini, hâlihazırda barınma hizmeti alan teşebbüslerle uzun süreli anlaşmalar yapılmasının ve bu anlaşmalarda sözleşmenin yenilenmesinin her zaman mümkün kılınmasının ZEYPORT ile diğer teşebbüsler arasında gümrüklü liman hizmetleri piyasasını kendi aralarında paylaşmayı hedefleyen rekabete aykırı bir anlaşmanın bulunduğunu gösterdiğini iddia etmektedir.
- (129) Konuyla ilgili öncelikle, hakkında soruşturma açılan ZEYPORT ve GEMTAC'da yapılan yerinde incelemelerde, anılan teşebbüslerin GÖZCÜ'nün deyimıyla gümrüklü liman hizmetleri piyasasını kendi aralarında paylaşmaya yönelik doğrudan bir anlaşma içinde bulunduğunu gösteren herhangi bir belgeye ulaşılamadığı belirtilmelidir. Diğer yandan yapılan incelemelerde GÖZCÜ tarafından ZEYPORT ile GEMTAC arasında rekabete aykırı bir anlaşma olduğu iddia edilen "Rıhtım, Açık Saha ve Hizmet Binası Kullanımı ve İşletme Sözleşmesi"ne ise ulaşılmış olup söz konusu sözleşmeye ilişkin değerlendirmelere ilerleyen bölümlerde yer verilecektir. Bununla birlikte öncelikle ZEYPORT ile ZEYPORT'tan barınma hizmeti alan teşebbüsler arasındaki sözleşmelerin değerlendirilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir.
- (130) ZEYPORT ve GEMTAC'da yapılan yerinde incelemelerde, barınma hizmetine yönelik teşebbüsler ile ZEYPORT arasında akdedilmiş sözleşmelere ulaşılamamış olup, tarafların barınma hizmetine yönelik anlaşmaları yazılı akdetmediği, sözlü olarak akdedilen anlaşmaların bir yıl süreli olduğu ve firmaların her yıl Ocak ayı başında barınma hizmetlerinden faydalanmaya devam edeceğini beyan etmeleri durumunda anlaşmaların devam ettiği hususu, önaraştırma sürecinde olduğu gibi soruşturma sürecinde de ZEYPORT tarafından ifade edilmiştir⁴⁷.
- (131) Bu noktada bir tarafta üst pazar olarak nitelendirilebilecek liman işletmeciliği alanında faaliyet gösteren teşebbüs, diğer tarafta ise alt pazar olarak nitelendirilebilecek transit gemilere lojistik hizmetler pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler arasındaki barınma hizmetine yönelik sözlü anlaşmanın bir dikey anlaşma olup olmadığı ve bu anlaşmalara dikey anlaşmalara ilişkin rekabet hukuku kuralları çerçevesinde müdahale edilemeyeceği gündeme gelse de söz konusu sözleşmelerin adi kira sözleşmesi olarak değerlendirilmesi de olasılık dahilindedir. Her halükârda teşebbüslerin organize olmayan alanlarda da barınabiliyor olmaları göz önünde bulundurulduğunda söz konusu anlaşmalar ile barınma alanlarının tümünün kapatıldığı sonucuna varmanın da mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. Diğer yandan gerek söz konusu sözleşmelerin birer yıllık akdedilmeleri gerekse her yıl tarafların beyanları neticesinde karşılıklı irade uyuşması ile

⁴⁷ Önaraştırma sürecindeki cevabi yazılar incelendiğinde GEMTAC, İSTANBUL34 ve ZEYLİNE firmalarının da barınma hizmetine yönelik ZEYPORT ile aralarında yazılı bir anlaşma olmadığını ifade ettiği görülmektedir. Ayrıca soruşturma sürecinde görüşülen YILDIRAY firması da ZEYPORT ile aralarında barınma hizmetine yönelik bir sözleşmenin bulunmadığını, aralarındaki yazılı sözleşmenin ofis hizmetine yönelik olduğunu belirtmiştir. Konuya ilişkin hâlihazırda barınma hizmeti alan tüm teşebbüslerden yeniden bilgi talebinde bulunulmuş, ZEYLİNE tarafından sadece ofis sözleşmesi iletilmiş, YILDIRAY ve İSTANBUL34 tarafından ise ZEYPORT ile aralarında barınma hizmetine yönelik yazılı bir anlaşma bulunmadığı hususu yinelenmiştir.

yenilenmeleri, bir başka deyişle belirsiz süreli olmamaları nedeniyle, söz konusu anlaşmalara dikey anlaşmalara ilişkin rekabet hukuku kapsamında getirilen süresel sınırlamalar çerçevesinde de müdahale edilemeyeceği anlaşılmaktadır.

- (132) Bu husus belirtildikten sonra ikinci olarak, ZEYPORT ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan teşebbüsler arasında, transit gemilere lojistik hizmetler pazarını aralarında bölüşmek konusunda örtülü bir anlaşma olup olmadığı değerlendirilmesi ile ilgili olarak, (.....) GEMTAC'da önaraştırma dönemindeki doğrudan, sonraki dönemde ise şirketleri aracılığıyla dolaylı hissedarlığı dışında, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan diğer teşebbüsler (İSTANBUL 34, YILDIRAY ve ZEYLİNE) ile ZEYPORT arasında herhangi bir hissedarlık ilişkisi bulunmadığı göz önünde bulundurulduğunda, biri üst pazarda diğerleri alt pazarda faaliyet gösteren ve birbirine doğrudan rakip konumunda olmayan bu teşebbüsler arasındaki bu tür bir anlaşmadan, gelirlerini liman işletmeciliği alanından elde eden ZEYPORT'un herhangi bir çıkarının olmayacağı değerlendirilmektedir. Bu husus ile ilgili sorun oluşturabilecek tek nokta (.....) hem üst pazarda faaliyet gösteren ZEYPORT'un hem de GEMTAC'ın yönetim kurulunda yer alması olsa da, yukarıda da belirtildiği üzere tek başına bu tespitten hareketle ZEYPORT ve GEMTAC'ın aynı ekonomik bütünlük içinde olduğu sonucuna ulaşmanın mümkün olmadığı değerlendirilmesi yapılmıştır.
- (133) Diğer yandan soruşturma sürecinde elde edilen bilgiler, Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan İSTANBUL34, YILDIRAY, ZEYLİNE, ALDEN gibi firmalar ile GEMTAC Kooperatifi ve ZEYPORT arasında barınma alanlarının dağılımı gibi konularda başlangıçta anlaşmazlıklar yaşandığını göstermekte olup, bu bağlamda teşebbüslerin pazarı bölüşmek konusunda ortak bir irade çerçevesinde buluşmadığına ve karşılıklı çatışma içinde bulunduğu işaret etmektedir. Yine elde edilen belgelerde İSTANBUL34'ün barınma alanlarının dağılımı konusunda ZEYPORT'u VALİLİK'e şikayet ettiği, ZEYPORT'un da bu şikayete ilişkin açıklamasını VALİLİK'e sunduğu görülmektedir.
- (134) Diğer yandan aralarında yine İSTANBUL34'ün de bulunduğu acentelerden bir kısmı ise, bu tür hizmetlerin özel şirketler tarafından değil idare tarafından yürütülmesi gerektiği ve işlemin uygulanmasına ilişkin Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirtilen hususlara riayet edilmediği iddialarıyla Zeytinburnu Limanı'nı Kartal ve Ambarlı Limanı ile birlikte üç hareket noktasından biri olarak belirleyen VALİLİK kararının iptali için dava açmıştır⁴⁸. Nitekim (.....) ile yapılan görüşmede, VALİLİK kararından sonraki ilk iki yıl acentelerin limanı barınma amaçlı kullanmadığı, sonrasında kullanmaya başladığı ifade edilmiştir. (.....) ile yapılan görüşmede ayrıca, İSTANBUL34'ün en büyük rakiplerinden biri olmasına rağmen kendilerine Zeytinburnu Limanı'nda yer tahsis edildiği, YILDIRAY ve ZEYLİNE'in da eski Kooperatif ortakları olmasına ve sonrasında Kooperatif'ten ayrılmalarına rağmen barınma taleplerinin karşılandığı belirtilmektedir.
- (135) Dikkat çeken bir diğer husus ise GÖZCÜ'nün %(.....) ortağı olmasına rağmen YILDIRAY'a da Zeytinburnu Limanı'nda barınma yeri tahsis edilmiş olmasıdır. Nitekim GÖZCÜ'nün zaman zaman YILDIRAY'ın ofis ve mobosundan⁴⁹ yararlandığı (.....) ile yapılan görüşmede ifade edildiği gibi, GÖZCÜ'nün bir dönem YILDIRAY'ın barınma hizmeti alan teknelerinden birini kiralayarak da faaliyetini sürdürdüğü ZEYPORT'ta yapılan incelemelerde elde edilen belgelerde tespit edilmiştir. Bütün bu bulgular ışığında, ZEYPORT ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan teşebbüsler arasında

⁴⁸ Anılan dava, İstanbul 2. İdare Mahkemesinin E.2005/2858, K.2006/2558 sayılı kararıyla reddedilmiştir.

⁴⁹ 1-2 kişilik, barınma-dinlenme amaçlı kabin, kulübe.

transit gemilere lojistik hizmetler pazarını bölüşmeye yönelik örtülü bir anlaşma ya da uyumlu bir eylem olduğu sonucuna varmak mümkün gözükmemektedir.

- (136) Öte yandan yerinde inceleme sırasında elde edilen ve GÖZCÜ'nün başvurularında ZEYPORT ile GEMTAC arasındaki rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma olduğu iddia edilen "Rıhtım, Açık Saha ve Hizmet Binası Kullanımı ve İşletme Sözleşmesi" incelendiğinde ise, sözleşmenin 23.09.2005 tarihinde akdedildiği ve konusunu 250 metre uzunluğundaki rıhtım sahasının tamamının (Barınak) GEMTAC ortağı acente botlarının barınma, palamar, yükleme ve boşaltma hizmetleri için GEMTAC'a tahsisinin, Zeyport ana binası ile Zeyport dükkanları arasında kalan 118 m²'lik alanın hizmet binası olarak GEMTAC'a tahsisinin ve bu alanların kullanım ve işletme şartlarının oluşturduğu görülmektedir. Sözleşmede "GEMTAC'IN YÜKÜMLÜLÜKLERİ" başlıklı alanda GEMTAC'ın takribi 250 metre uzunluğundaki Barınak'ta ve rıhtımların gerisinde kalan açık sahalarda, gerekli olabilecek tadilat, betonlama ve acente hizmet motorlarının barınması için gerekli ilave mendirek tadilatı için 200.000 TL'yi "Acente Motorları Barınma ve Palamar Limanı Yapımı İştirak Payı" olarak ZEYPORT'a ödeyeceği, inşa edeceği hizmet binasının inşa masraflarını da kendi ödeyeceği belirtilmektedir. Anılan bölümde ayrıca GEMTAC'ın kendisine tahsis edilen bölgede acente teknelerine verilecek her türlü hizmeti bizzat kendisinin vereceği veya verdireceği belirtilmekte olup buna karşılık alınacak ücretleri de ZEYPORT ile beraber müştereken belirleyeceği ifade edilmektedir.
- (137) Sözleşmenin "ÜCRETLER" başlıklı bölümünde ise GEMTAC'ın ZEYPORT'a beher ay için hizmet binası tahsis ücreti, rıhtım kullanımı tahsis ücreti, rıhtım açık/arka sahaları kullanımı tahsis ücreti ödeyeceği anlaşılmaktadır. Sözleşmede ayrıca GEMTAC'ın gerekli izinlere sahip olan ve gerekli koşulları yerine getiren üçüncü kişilere ait acente motorlarının da Barınak'tan palamar hizmeti için yararlanmasına izin vereceği, Barınağın kapasitesi el vermesi halinde 5-8 adet acente motoruna daha barınma hizmeti vereceği ve bu motorlara ilişkin yanaşma/ kalkma/palamar, barınma, vinç ve forklift ücretleri düzenlenmektedir (Madde 3.I.i ve Madde 5.II.a,b,c). ÜCRETLER başlıklı 5. maddenin son paragrafında ZEYPORT tarafından tahakkuk ve tahsilatı peşin olarak yapılacak olan işlemlere (yanaşma/ kalkma/palamar, barınma, vinç ve forklift) ilişkin toplam hasılatın %85'i tutarındaki kısmı her ay sonunu takip eden ilk hafta içinde, söz konusu sahanın işletme masrafları, araç temini, personel gideri, yakıt giderini üstlenen ve ayrıca sahanın tamamı için beher ay için yukarıda sayılan ücretleri ödeyen GEMTAC'a ödeyeceği ifade edilmektedir. Sözleşmenin 7. maddesi ise sözleşmenin süresini düzenlemekte olup, anılan maddede sözleşmenin üç yıl süre ile düzenlendiği, tarafların altı ay önceden haber vermediği durumda sözleşmenin otomatik olarak üç yıl daha uzayacağı ve sonraki yıllarda da bu prensibin uygulanacağı belirtilmektedir.
- (138) (.....) ile yapılan görüşmede anılan sözleşme ile ilgili olarak, söz konusu sözleşmenin başlangıçta ZEYPORT'un elinde yeterli sermaye bulunmaması nedeniyle, limanın hareket noktası olarak kullanılması için gerçekleştirilecek yatırımlar karşılığında akdedildiği belirtilmiştir. Öte yandan GEMTAC tarafından gönderilen cevabi yazıda da, Zeytinburnu Limanı'nın iskele ve barınma alanı yatırımlarını GEMTAC'ın üstlendiği ve iskele yatırımının yaklaşık %(.....) tekabül eden (.....)TL'nin GEMTAC tarafından ödendiği ifade edilmektedir.
- (139) Sözleşmenin yukarıda belirtilen ayrıntıları incelendiğinde de, sözleşmenin esasen bir işletme sözleşmesi niteliğinde olduğu, GEMTAC tarafından belirli yatırımların gerçekleştirilmesinin ve bu yatırımların maliyetinin bir bölümüne ilişkin ZEYPORT'a iştirak payı ödenmesinin öngörüldüğü, GEMTAC'ın ayrıca hizmet binası, barınak ve arka sahaların kullanım ücretini de ZEYPORT'a ödeyeceği, GEMTAC'ın kendisine tahsisli alanda acente teknelerine verilecek her türlü hizmeti vermekle yükümlü olduğu, bu

hizmetlere ilişkin ücretlerin ise ZEYPORT ile ortaklaşa belirlendiği, bu hizmetlere ilişkin tahsilatların ise ZEYPORT tarafından yapıldıktan sonra %(.....) GEMTAC'a ödeneceği anlaşılmaktadır. Sözleşmenin içeriğinden ve akdedilme tarihinden sözleşmenin ilk yatırım dönemini kapsadığı anlaşılmaktadır. Diğer yandan barınanın kapasitesi el vermesi halinde 5-8 adet acente motoruna daha barınma hizmeti vereceğini düzenleyen madde barınma alanının o dönem hala tamamen dolu olmadığını gösterdiği gibi, talep edecek botlara da boş alanların tahsisinin yapılabileceğini, talep eden acente botlarının barınakta barınmasının engellenmesi gibi bir yaklaşımın söz konusu olmadığını göstermektedir.

- (140) Ayrıca GEMTAC'dan gelen cevabi yazıda, ZEYPORT Yönetim Kurulunun 15.10.2008 tarihli kararı ile 01.11.2008 tarihinden itibaren limandaki hizmetlerin taşeron kullanmaksızın ZEYPORT tarafından yürütülmesine karar verildiği, ZEYPORT'un GEMTAC'ın yapmış olduğu yatırım bedelinin yarısını iade ettiği, sözleşmeyi sonlandırdığı ve işletmeyi kendi üstlendiği belirtilmiştir⁵⁰. Buna göre söz konusu sözleşmenin yürürlük süresinin GÖZCÜ'nün başvurularından da önceki bir döneme ilişkin olduğu ve sözleşmenin sadece üç yıl süre ile devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu husus da göz önüne alındığında, söz konusu sözleşmenin rekabeti kısıtlayıcı bir yaklaşımdan ziyade ilk yatırım bedelinin karşılanması amacıyla akdedilen dönemsel bir işletme sözleşmesi niteliğinde olduğu değerlendirilmektedir.
- (141) Diğer yandan, mevzuat ve kararların özetlendiği bölümde de ifade edildiği üzere, 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı VALİLİK kararının 2. maddesi ile Zeytinburnu Limanı'nın tamamen faal hale gelmesi sorumluluğunun DTO ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanlığı ile birlikte GEMTAC'a verilmiş olması dikkat çeken diğer bir konudur. Bu bağlamda GEMTAC ile ZEYPORT arasındaki sözleşmenin bir bakıma VALİLİK kararının bir neticesi olduğu söylenebilecektir.
- (142) Bu noktada Sözleşme süresi içerisinde Kooperatifin diğer acentelerden farklı olarak Zeytinburnu Limanı'na barınma ve palamar ücreti ödememesinin ayrımcılık kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği sorusu akıllara gelse de, sözleşmenin bir işletme sözleşmesi niteliğinde olduğu, ilk yatırım bedelinin (.....)TL tutarındaki kısmının Kooperatif tarafından karşılandığı ve ayrıca Kooperatifin anılan saha için belirlenen tahsis ücretleri haricinde söz konusu sahanın işletme, araç, personel, yakıt gibi giderlerini de üstlendiği dikkate alındığında, taraflar arasında belirlenen bu tür bir muafiyetin makul olabileceği değerlendirilmektedir.
- (143) Konuya yapısal olarak bakıldığında ise, transit gemilere lojistik hizmetler pazarında faaliyet gösteren bir teşebbüsün taşeron olarak kullanılmasıyla başlangıçta kendisiyle rakip konumunda bulunan acentelerin barınma taleplerinin değerlendirilmesinde karar verici haline getirilmesinin de yapısında potansiyel rekabet endişeleri barındırdığı, bununla birlikte söz konusu ilişkinin ilk üç seneden sonra ZEYPORT Yönetim Kurulu kararı ile 01.11.2008 tarihinde sona erdirilmiş olması hasebiyle, mevcut durumda bu tür

⁵⁰ ZEYPORT'ta yapılan yerinde incelemede, 23.09.2005 tarihli sözleşmenin, 7. maddesi çerçevesinde üç yıl süre ile 30.09.2011 tarihine uzadığına işaret eden ve GEMTAC tarafından imzalı ancak ZEYPORT tarafından imzalı olmayan nüshaları elde edilmiştir. Yukarıda GEMTAC'ın, ZEYPORT'un 15.10.2008 tarihli yönetim kurulu kararı ile ZEYPORT işletmesini kendi üstüne aldığına yönelik ifadeleri üzerine sözleşmenin uzatılıp uzatılmadığı daha ayrıntılı araştırılmış ve ZEYPORT'un Kurum kayıtlarına 11.12.2017 tarihinde giren cevabi yazısı ekinde sunulan 15.10.2008 tarihli yönetim kurulu kararı ile sözleşmenin ileri bir tarihe uzatılmadığı anlaşılmıştır. Anılan yönetim kurulu kararında geçen "01.11.2008 tarihi itibari ile limandaki hizmetlerin taşeron kullanmaksızın şirketimiz tarafından yapılması kararı" ifadesi de taraflar arasındaki sözleşmenin bir işletme sözleşmesi olduğunu teyit eder niteliktedir.

bir yapısal endişenin ekonomik bütünlük kapsamında daha önce ifade edilen hususlar haricinde giderildiği değerlendirilmektedir.

- (144) Diğer yandan her ne kadar Sözleşme'nin "YÜRÜRLÜK" başlıklı maddesinde sözleşmenin 11.07.2005 tarihinde yapılan ve bu bağlamda 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı ilk VALİLİK kararından önceye dayanan bir ön sözleşme çerçevesinde 23.09.2005 tarihinde imzalandığı belirtiliyor olsa da, yapılan incelemeler sırasında söz konusu ön sözleşmeye ulaşılamamıştır. Söz konusu husus VALİLİK kararından önce Zeytinburnu Limanı'nın hareket noktası olarak belirleneceğinin GEMTAC yetkilileri tarafından bilindiği şüphesini uyandırır da, söz konusu şüphenin Sözleşme'ye ilişkin yukarıda yer alan tespitler neticesinde varılan nihai değerlendirmeyi değiştirmedeği değerlendirilmektedir.
- (145) Bu çerçevede şikayet konusu hususların 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında bir rekabet ihlali olarak değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

I.3.3. Teşebbüslerin Savunmaları ve Değerlendirilmesi

- (146) Soruşturma tarafları açısından bir ihlal tespiti yapılmadığından ilgili teşebbüslerin savunmaları için "I.3. Değerlendirme" başlıklı bölümünde yer verilen tespitler ve değerlendirmeler tarafların savunmalarına genel olarak cevap niteliğindedir.

I.3.3.1. ZEYPORT

- (147) ZEYPORT tarafından yapılan savunmalarda özetle;

- Zeytinburnu Limanı'nın VALİLİK'in 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı kararı uyarınca "barınma noktası" değil, "gümrüklü hareket noktası" olarak belirlendiği, bu kapsamda ZEYPORT'un talep eden tüm acentelere limanın hareket noktası olarak kullanımında eşit koşullarda hizmet sunduğu,
- Aynı karar uyarınca limanda Gümrüklü Antrepo ve Geçici Depolama Yeri'nin de hizmete girdiği ve Gümrük Müsteşarlığı birimlerinin denetiminde hizmet verdiği,
- İLB'ye kayıtlı yaklaşık 100 acente botunun bulunduğu, hareket noktası olma kapsamında palamar, otopark, antrepo, vb. tüm hizmetlerin tüm acente botlarına limandan barınma hizmeti alıp almadıklarına bakılmaksızın "Liman Hizmetleri Tarifesi" çerçevesinde eşit fiyatlardan verildiği, barınma hizmeti alan firmaların barınma ücretlerinin de aynı olduğu,
- VALİLİK'in 27.06.2007 tarih ve 2007/213 sayılı kararıyla Zeyport hareket noktasına ilave ve alternatif olarak TDİ İstanbul Liman İşletmesi Rıhtımı'nın ve TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesi'nin 19 no'lu Rıhtımı'nın da hareket noktası olarak belirlendiği,
- İLB'nin 03.10.2005 tarihli "Acente Tekneleri ile İlgili Valilik Tedbirleri Bakımından Uyulması Gereken Esaslar" konulu yazısının 7. maddesinde Zeyport Limanı'nın azami 22 adet acente botuna barınma sağlayabileceğinin taraflarına bildirildiği, söz konusu talimat uyarınca, gerekli koşulları karşılayan ve talepleri olan firmalara başvuru sırasına göre yer tahsisinin yapıldığı, boşalan yerlerin tahsisinin ise bu firmalardan taleplerini yenilemeyenler olduğunda, başvuru sırasına göre koşulları taşıyan firmalara sırasıyla yapıldığı, örneğin ALDEN tarafından boşaltılan yerin 12.03.2009 tarihinde ZEYLİNE'a tahsis edildiği, halihazırda tüm barınma kapasitesinin dolu olduğu, bununla birlikte barınma hizmeti almayanlar da dahil tüm acente botlarına palamar, vb. liman hizmetlerinin verildiği,
- Firmaların başlangıçta 17.08.2005 tarihli VALİLİK kararına tepki gösterdiği ve kararın iptaline yönelik dava açtığı, anılan davanın reddinden sonra limandan yararlanmak için başvuruların başladığı,
- Zeytinburnu Limanı'ndaki barınma alanı haricinde 5 no'lu İskele'nin iskele tarafında gümrüksüz satış mağazalarından eşya sevkiyat işlemleri ile sınırlı olmak üzere 2011

yılında oluşturulmuş bulunan "Kolcu Servis İskelesi"nin 5 botluk kapasitesine rağmen buradan da sadece bir firmanın yararlanmayı tercih ettiği, bu hizmeti veren diğer firmaların ise ısrarla barınma hizmeti talep etmeyip sadece palamar hizmetinden faydalandığı,

- Zeytinburnu Limanı'ndan ofis taleplerinin halihazırda barınma hizmeti verilen acentelere başvuru sırası esas alınarak fiziki imkanlar dahilinde karşılandığı, mevcut durumda yeni talepleri karşılayabilecek ofis alanı bulunmadığı, ücretli otopark abonelik hizmetlerinin de sadece ofis tahsis edilen liman mukimlerine verildiği, diğer müşterilerin ise yürürlükteki "Liman Hizmet Tarifesi" kapsamında otopark hizmetlerinden yararlanabildiği,
- Halihazırda barınma hizmeti alan 22 adet acente botunun işletici firmaları ile ZEYPORT arasında herhangi yazılı bir sözleşmenin mevcut olmadığı, firmaların her yıl Ocak ayı başında barınma hizmetlerinden faydalanmaya devam edeceklerini beyan etmeleri neticesinde kendilerine Liman Hizmet Tarifesi'nde belirlenen tutar üzerinden barınma hizmeti faturası düzenlendiği,
- Zeytinburnu Limanı'nın gerek VALİLİK gerekse BAKANLIK tarafından şikayet konusu iddialar da dahil olmak üzere düzenli olarak denetlendiği,
- Acente Botları İskelesi Palamar Hareketleri Raporu'ndan da görüleceği üzere GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti almadığı halde, İSTANBUL34 ve GEMTAC firmalarından sonra Zeytinburnu Limanı'ndan en çok hizmet alan üçüncü şirket konumunda olduğu,
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 11.11.2016 tarih ve 63137251-155.01.01-E.84670 sayılı yazısı uyarınca İLB tarafından hazırlanan 16.01.2017 tarihli raporda da, barınma yeri olarak Zeytinburnu Limanı'nı kullanmayan acentelerin ZEYPORT'a sadece bağlama (palamar) ücreti ödediklerinin, bu hizmet noktasından acente hizmeti vermelerinde kendilerine hiçbir kısıtlama uygulanmadığının, şikayet sahibi GÖZCÜ'nün, Zeytinburnu Limanı'ndan en çok hizmet alan ilk üç acente içerisinde yer aldığı, mevcut durum itibari ile Zeytinburnu Limanı'nın acente motorlarının hepsine hizmet noktalarında barınma; şirketlere de ofis ve depolama imkanı sağlayamayacağı ve ilave bir barınma alanı ayırma imkanının bulunmadığının tespit edildiği,
- İstanbul liman içinde faaliyet gösteren çeşitli deniz araçlarının bağlama ve barınma yeri ihtiyacının Zeytinburnu Limanı'nın değil, İstanbul'un bir sorunu olduğu ve bu konuda son on beş yıldır DTO tarafından tüm muhataplara bilgi verildiği, bu bağlamda 23.07.2010 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına, 10.04.2013 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Başkanlığı'na yazılan yazılar ile söz konusu kuruluşların İstanbul liman içi deniz araçlarının bağlama ve barınma yeri sorunları konusunda bilgilendirildiği ve çözüm noktasında yardımlarının talep edildiği, ayrıca DTO'nun 29.04.2016 tarihinde İBB Başkanlığı, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı ve Şehir Planlama Müdürlüğü'ne "İstanbul Liman içinde Faaliyet Gösteren Çeşitli Deniz Araçlarının Bağlama ve Barınma Yeri ihtiyacı" konulu bir sunumu arz ettiği,
- Zeytinburnu Limanı'nın gelir kalemleri incelenecek olduğunda, barınma gelirlerinin toplam gelirin sadece %(...) oluşturduğu ve hareket noktası olan limanda sunulan hizmetlerin barınma hizmeti alan şirketlere değil tüm acentelere yönelik olduğunun açık bir biçimde görüldüğü,
- ZEYPORT ile Zeytinburnu Limanı'nda barınma hizmeti alan GEMTAC, YILDIRAY, İSTANBUL34 ve ZEYLİNE firmalarının hisse sahipleri arasında herhangi bir örtüşme bulunmadığı, dolayısıyla ZEYPORT'un bu firmalar lehine Zeytinburnu Limanı'nda bir takım ek avantajlar sunarak GÖZCÜ firmasını piyasa dışına itmesinde herhangi bir ekonomik menfaati olmayacağı açık olduğu,

- Gözcü 1 ve Gözcü 2 isimli acente botlarının şikâyetçi tarafından iddia edilen aksine Ataköy Marina'da değil; hiçbir ücret ödemedi Sümerbank Eski İskelesi'nde barındıkları ve bu hususun Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden talep edilecek AIS kayıtları ile tespit edilebileceği, dolayısıyla Ankara 2. İdare Mahkemesi kararında belirtilenin aksine şikâyetçi GÖZCÜ'ye ait teknelerin, barınma sağlayan diğer firmalara nazaran hiçbir ilave maliyete katlanmalarının söz konusu olmadığı,
- Bu husus ve TDİ İstanbul Liman İşletmesi Rıhtımı'nın ve TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesi'nin 19 no'lu Rıhtımı'nın da hareket noktası olarak belirlendiği dikkate alındığında Zeytinburnu Limanı'nın GÖZCÜ bakımından zorunlu unsur olmadığı anlaşılacağı, kaldı ki GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'nı ve limandaki gümrüklü antrepoları kullanabildiği ve lojistik faaliyetlerine devam ettiği, tekneleri hiçbir ücret ödemedi Sümerbank Eski İskelesi'nde barındığından ilave bir barınma maliyetine de katlanmadığı, öte yandan Kurulun emsal kararlarından ve AB mahkeme kararlarından alternatif temin kaynaklarının redde konu mal veya hizmete göre daha az avantajlı olmasının veya daha yüksek maliyet gerektirmesinin söz konusu unsura nesnel gereklilik vasfını kazandırmayacağı tespit edildiği, GÖZCÜ limandan hizmet alan teşebbüsler arasında ilk üç içerisinde yer alarak faaliyetlerini sürdürdüğünden lojistik hizmet vermek ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti almak arasında zorunlu bir bağlantı olmadığı da görüldüğü, dolayısıyla sözleşme yapmanın reddi için gereken kümülatif şartlardan nesnel gereklilik şartının somut olayda gerçekleşmediğinin değerlendirildiği, şikâyet sahibi faaliyetlerini sürdürdüğünden pazarda rekabetin de azalmadığı,
- İstanbul 10. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından şikâyetçi şirkete kayyum atandığı

(.....TİCARİ SIR.....)

- GÖZCÜ'nün Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alamamanın sonucu olarak maliyetlerinin arttığı ancak bu maliyetin tüketicilere yansıtılmadığı yönündeki beyanları doğrultusunda söz konusu uygulamalardan tüketicilerin zarar görmesinin de söz konusu olmadığı,
- Tahsislerin başvuru sırasına göre yapıldığı ve kapasitenin de sınırlı olduğu dikkate alındığında, ZEYPORT'un barınma hizmeti vermeyi reddetme gerekçelerinin objektif olduğu,
- Diğer yandan ofis tahsisinin öncelikle barınma hizmeti verilen firmalara, aboneli otopark hizmetinin de ofis tahsis edilen firmalara yapıldığı, söz konusu hizmetlerin lojistik hizmet verme faaliyetleri açısından zorunlu unsur teşkil etmediği, tali nitelikte olduğu, GÖZCÜ'nün lojistik hizmetin asli unsuru olan gümrüklü hareket noktasını kullanabildiği, dolayısıyla GÖZCÜ'nün söz konusu taleplerinin reddinin de sözleşme yapmanın reddi kapsamında ihlal teşkil etmediği

ifade edilmiştir.

I.4.3.2. GEMTAC

(148) GEMTAC tarafından yapılan savunmalarda özetle;

- ZEYPORT ile Zeytinburnu Limanı'nda barınma hizmeti alan GEMTAC, YILDIRAY, İSTANBUL34 ve ZEYLİNE firmalarının hisse sahipleri arasında herhangi bir örtüşme bulunmadığı, dolayısıyla ZEYPORT'un bu firmalar lehine Zeytinburnu Limanı'nda bir takım ek avantajlar sunarak GÖZCÜ firmasını piyasa dışına itmesinde herhangi bir ekonomik menfaati olmadığı,

- Zeytinburnu Limanı'nın VALİLİK kararlarıyla hareket noktası olarak belirlenmesi sonucu GEMTAC'ın 21.10.2005 tarihi itibarıyla Zeytinburnu Limanı'nda hizmet vermeye başladığı,
- Zeytinburnu Limanı'nın barınma kapasitesinin İLB tarafından belirlenen 22 botla sınırlı olduğu, ZEYPORT ile ilişkilerinin kiracı-kiraya veren ilişkisinden ibaret olduğu, limanın nasıl kullanıldığı, yönetim kararlarının nasıl alındığı, barınma ve diğer gereksinimlerin nasıl belirlendiği, tahsislerin nasıl yapıldığı konularının kiracısı oldukları ZEYPORT'u ilgilendirdiği,
- ZEYPORT'a bugüne dek (.....)TL barınma ücreti ödedikleri, GÖZCÜ'nün ise yan iskeleyle bağlı olarak barınma ücreti maliyetine katlanmadan bu hizmeti verdiği,
- Palamar ücretinin Zeytinburnu Limanı'na giren her botun ödemek zorunda olduğu bir ücret olduğu, GEMTAC'ın 2015 yılında (.....)TL, 2016 yılında (.....)TL palamar ödemesi yaptığı

ifade edilmiştir.

I.3.4. Genel Değerlendirme

- (149) Yukarıda ZEYPORT'un, GÖZCÜ'nün barınma, ofis ve otopark taleplerini reddettiği iddiası 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında sözleşme yapmanın reddi ve ayrımcılık başlıkları altında incelenerek söz konusu hizmetlerin Zeytinburnu Limanı'ndan alınmasının GÖZCÜ'nün transit gemilere lojistik hizmet verme faaliyeti bakımından vazgeçilmez nitelikte olmadığı kanaatine varılmıştır. Bu tespit yapılırken söz konusu hizmetler ile ZEYPORT'un asıl iştiğal alanı olan liman işletmeciliği arasındaki ayrıma değinilmiş, bu bağlamda her ne kadar Zeytinburnu Limanı polis, emniyet, sıhhiye, gümrük gibi tüm idari birimleri bir arada bulundurması, kumanya teslimi, personel, yedek parça değişimi işlemlerinin tümünün yapılmasına uygun olması, antrepo hizmetleri sunması ve güney demirleme sahasına yakınlığı gibi kriterler bakımından diğer limanlardan ayrışsa da, GÖZCÜ'ye verilmesi reddedilen hizmet bu tür hizmetlerin sunumu ve limanın GÖZCÜ'nün transit gemilere yönelik lojistik hizmet faaliyeti için kullanımı olmadığından, tespit ve değerlendirmeler redde konu unsurlar bazında yapılmış ve çeşitli alternatiflerin bulunduğu görülmüştür.
- (150) Öte yandan ZEYPORT, GEMTAC ve (.....) ofisinde yapılan yerinde incelemelerde ilgili teşebbüslerin GÖZCÜ'yü pazar dışında tutmaya yönelik niyetini gösteren herhangi bir belge ya da yazışmaya da ulaşamamıştır. Ayrıca GÖZCÜ'nün vazgeçilmez olarak nitelendirdiği söz konusu hizmetleri ZEYPORT'tan almadan da kayyum dönemine kadar faaliyetlerine karlı bir şekilde devam ettiği tespit edilmiştir. Bu bağlamda her ne kadar önaraştırma döneminde farklı kurum ve kuruluşlar tarafından Zeytinburnu Limanı'nın mahiyeti ile ilgili farklı değerlendirmeler yapılmış ve bu farklılıklar İdare Mahkemesi kararına konu olmuşsa da, yukarıda yer alan tespit ve değerlendirmeler ile konunun soruşturma döneminde rekabet hukuku bakımından aydınlatıldığı değerlendirilmektedir. Diğer yandan İdare Mahkemesinin tüketicinin zarar görmesi ve objektif haklı gerekçe koşullarına yönelik gerekçesi dikkate alınarak yapılan tespit ve değerlendirmelere de ilgili bölümlerde yer verilmiştir. Ayrıca sözleşme yapmanın reddinin rekabet hukukunda ihlal olarak nitelendirilebilmesi için koşulların tamamının kümülatif olarak yani birlikte sağlanması gerekmekte olup, koşullardan biri dahi sağlanmadığında ihlal sonucuna varmak mümkün olmamaktadır.
- (151) Öte yandan yukarıda GÖZCÜ'nün ZEYPORT ile Zeytinburnu Limanı'ndan barınma hizmeti alan teşebbüsler (özellikle GEMTAC) arasında örtülü bir anlaşma/uyumlu eylem olduğu, barınma hizmeti alan teşebbüslerle uzun süreli anlaşmalar yapılmasının ve bu anlaşmalarda sözleşmenin yenilenmesinin her zaman mümkün kılınmasının ZEYPORT ile diğer teşebbüsler arasında gümrüklü liman hizmetleri piyasasını kendi aralarında

paylaşmayı hedefleyen rekabete aykırı bir anlaşmanın bulunduğunu gösterdiği iddiaları da 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilmiştir. Bu bağlamda öncelikle, yapılan yerinde incelemelerde bu tür bir anlaşma veya uyumlu eylemin bulunduğu dair bilgi veya belgeye ulaşılamamış olup, ZEYPORT ile söz konusu teşebbüslerin rakip olmaması bir yana barınma hizmeti alan teşebbüsler ile ZEYPORT arasında barınma alanlarının tahsisine ilişkin yaşanan anlaşmazlıkların da teşebbüslerin bu yönde bir irade uyuşması içinde olmadığına işaret ettiği kanaatine varılmıştır.

- (152) Diğer yandan barınma alanlarının tahsisinin objektif bir şekilde gerçekleştirilmediği ve barınma hizmeti alan teşebbüsler ile uzun süreli sözleşmeler yapılarak dışarıda kalan teşebbüslerin bu hizmeti almasının engellendiği hususları ise ayrıca değerlendirilmiştir. Gerçekten de yapılan incelemelerde başlangıçta acentelerin Zeytinburnu Limanı'nı üç hareket noktasından biri olarak belirleyen karara mesafeli yaklaştığı ve ZEYPORT'un da *"first come first served (ilk gelen ilk hizmet alır)"* esaslı yaklaşımıyla ilk başvuru sahipleri GEMTAC Kooperatifi ve İSTANBUL34'e sırasıyla 10 ve sekiz bot yeri tahsis etmesiyle Liman'ın barınma kapasitesinin büyük ölçüde dolduğu görülmektedir.
- (153) Bununla birlikte tahsis yöntemine ilişkin hususun esasında yapısal ve bir düzenleme sorunu olduğu, VALİLİK kararıyla hareket noktalarını belli limanlara indirgeyen yeni bir piyasa düzeninin ortaya çıktığı, bu süreçte bu limanlardaki barınma alanlarının tahsisinin hangi kriterlere göre hangi sayıda yapılacağına da rekabetçi bir piyasa yapısı gözetilerek başlangıçta VALİLİK kararıyla ya da sonradan İLB düzenlemesi ile belirlenmesi gerektiği ve eldeki veriler ve yapılan tespit ve değerlendirmeler ışığında konunun hakim durum tespiti yapılmadığı sürece rekabet hukuku ile müdahale edilebilecek bir alan olmadığı anlaşılmaktadır. Keza barınma hizmeti alan teşebbüsler ile uzun süreli anlaşmalar yapılmasının, üstelik bu anlaşmaların yazılı değil sözlü olmasının da sorunlu alanlardan biri olduğu ve bu durumun da yapısal bir sorun olduğu, ancak eldeki veriler ile yapılan tespit ve açıklamalar ışığında konunun rekabet hukuku ile müdahale edilebilecek bir alan olmadığı değerlendirilmektedir.
- (154) Anılan hususlar, acentelerin şikayetleri sonucu 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı VALİLİK kararına ek olarak alınan 27.06.2007 tarih ve 2007/213 sayılı VALİLİK kararına da konu olmuş ve anılan kararda *"Barınma ücretinin uzun vadeli olarak yatırılması veya kontrat yapılması durumunda tesisin korunaklı alanlarının adil bir şekilde dönüşümlü olarak kullanılmasının liman işletici kuruluş tarafından sağlanmasına..."* denilerek yukarıdaki sorunun çözümü hedeflenmişse de, soruşturma sürecinde de, İdare Mahkemesi kararında da belirtildiği üzere konunun ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından bu yönüyle kapsamlı bir denetime tabi tutulmadığı⁵¹, üstelik VALİLİK ve İLB arasında bu konuda bir yetki-görev karmaşası yaşanabildiği görülmüştür⁵². Öneri araştırma sürecinde yapılan incelemelerde her iki kuruluş da konunun denetlenmesinin kendi görev-yetki alanında bulunmadığını belirtmişlerdir. Öneri araştırma döneminde DTO'dan gelen yazıda ise, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 2. maddesi uyarınca, İdare olarak

⁵¹ İdare Mahkemesi kararında, davacı ve bir kısım teşebbüsün, Zeytinburnu Limanı'nda keyfi bir uygulamanın bulunduğu ve 2005 yılından bu yana belirli firmalara yer tahsis edilip bunların dışındaki firmaların taleplerine cevap verilmediği iddialarına yönelik denetimlerin VALİLİK ve Bakanlık (İLB aracılığıyla) tarafından yapılmamasına vurgu yapılmakta olup, bu konuya ilişkin öneri araştırma kararında hatalı ya da eksik bir değerlendirme yapıldığına yönelik bir tespit İdare Mahkemesi kararında yer almamaktadır. Bu bağlamda İdare Mahkemesinin bu vurgusunun rekabet hukuku alanına ilişkin olmadığı değerlendirilmektedir. Konunun rekabet hukukunu ilgilendiren yanları ise önceki bölümlerde ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

⁵² Soruşturma sürecinde İLB ve VALİLİK'ten gelen cevabi yazıda konuya ilişkin, bağlama yerinin adil ve dönüşümlü olarak kullanılması sorumluluğunun işletmeye ait olduğu belirtilmiştir. Ayrıca İLB tarafından yapılan denetim sonucunda hazırlanan 16.01.2017 tarihli raporun Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne iletildiği ifade edilmiştir.

"Denizcilik Müsteşarlığı"nın gösterilmiş olması nedeniyle söz konusu Tüzük uyarınca alınan kararlara uyulup uyulmadığını denetleme ve yaptırım uygulama yetkisinin Denizcilik Müsteşarlığına ait olduğu, bununla birlikte, 655 sayılı KHK'nın 44/i maddesi uyarınca "491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname"nin yürürlükten kaldırıldığı, aynı maddenin 6/b maddesi uyarınca da "*Ulaştırma Bakanlığına ve Denizcilik Müsteşarlığına yapılan atıflar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına yapılmış sayılır*" denildiğinden söz konusu mevzuat uyarınca alınan kararlara uyulup uyulmadığını denetleme ve yaptırım uygulama yetkisinin BAKANLIK'a ve bağlısı İLB'ye ait olduğu belirtilmiştir.

- (155) Öte yandan yukarıdaki 27.06.2007 tarih ve 2007/213 sayılı VALİLİK ek kararlarının kaynağını oluşturan Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün VALİLİK'e gönderdiği 13.04.2007 tarih ve 2007/244 sayılı yazıda ise Genel Müdürlüğün yine VALİLİK'e gönderdiği 12.12.2005 tarih ve 3762 sayılı yazıda "*herhangi bir kooperatife üye olsun veya olmasın, izin belgesi bulunan tüm acente teknelerine, limancılık mesleğine ilişkin yerleşik etik kurallarına ve rakip acentelerin ticari sırlarının korunmasına azami dikkat gösterecek şekilde, her zaman eşit şartlarla uygulama yapılmasının gerektiği hususunun vurgulanıp uygulamanın Liman Başkanlığınca hassasiyetle takip edileceğinin*" belirtildiği bilgisi yer almaktadır.
- (156) Bu bağlamda gerek DTO'nun açıklaması gerekse Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün anılan yazılarındaki vurgu dikkate alındığında söz konusu denetim görevinin öncelikle İLB uhdesinde olduğu söylenebilecektir. Nitekim ZEYPORT vekili tarafından gönderilen 11.10.2017 tarihli yazıda da, 655 sayılı KHK, 618 sayılı Limanlar Kanunu ve Limanlar Yönetmeliği hükümleri uyarınca, limanların Liman Başkanlıklarının denetim ve gözetimine tabi olduğu, Liman Başkanlıklarının ilgili mevzuat gereğince inter alia barınma yerlerinin kullanımına kısıtlamalar getirebileceği, aksine hareket edilmesi halinde işletmelerin idari yaptırımlarla karşılaşabileceği belirtilmektedir.
- (157) Nitekim GÖZCÜ'nün şikayetleri üzerine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü İLB'ye daha önce sonuçlarına yer verilen 16.01.2017 tarihli raporu hazırlatmış ve rapor sonucunda ZEYPORT'a gönderdiği 07.02.2017 tarihli yazıda gemi acentelerinin faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi için ZEYPORT'la çalışma zorunluluğu bulunduğunu, bu zorunluluğun idarenin düzenleyici işlemlerinden kaynaklandığı dikkate alındığında İdarenin uymakla yükümlü olduğu eşitlik ilkesine ZEYPORT tarafından da uyulmasını, bu bağlamda barınma yerlerinin artırılarak ya da mevcut barınma yerlerine ilişkin anlaşmaların yenilenerek, başvuruda bulunan firmalara iş hacmi de dikkate alınarak hakkaniyetli bir dağılım yapılmasını, boş ofis alanlarının başvuru sahiplerine tahsis edilmesini tavsiye etmiştir. Bununla birlikte soruşturma döneminde VALİLİK kararındaki barınma alanlarının dönüşümlü olarak kullanılması ibaresine yönelik yapılan bu tür denetimlerin genelde soru-cevap şeklinde ve örnekte olduğu gibi tavsiye niteliğinde olduğu görülmüştür.
- (158) Öte yandan ZEYPORT Kurum'a gönderdiği ek bilgi ve belgelerde barınma yerlerinin dönüşümlü olarak kullanılmasının hukuken mümkün olmadığını, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu ve 6570 sayılı Gayrimenkul Kiraları Hakkında Kanun'un tahliye nedenlerini sınırlı biçimde belirlediğini, bu kanunlarda sınırlı olarak belirlenmiş nedenlerden herhangi birinin gerçekleşmemesi durumunda tahliye yoluna gidilmesinin mümkün olmadığını, tahliye için yargısal kararın gerektiğini fakat bu davada dönüşümlü kullanım gibi bir gerekçenin ileri sürülemeyeceğini belirtmiştir. Söz konusu açıklamalardan ZEYPORT temsilcisi tarafından barınma sözleşmesinin adi bir kira sözleşmesi olarak yorumlandığı görülmektedir. Öte yandan GÖZCÜ'nün şikayetlerine cevaben İLB tarafından gönderilen 22.06.2016 tarihli yazıda yapılan incelemeler sonucunda "*Barınma ücretinin uzun vadeli*

olarak yatırılması veya kontrat yapılması durumunda tesisin korunaklı alanlarının adil bir şekilde dönüşümlü olarak kullanılmasının liman işletici kuruluş tarafından sağlanmasına...” ifadesinin ZEYPORT tarafından limanın korunaklı alanlarının barınma hizmeti alan teşebbüsler arasında dönüşümlü olarak kullanılması şeklinde yorumlandığı ve uygulandığı belirtilmekle beraber bu hususa yönelik İLB'nin kendi değerlendirmesine yer vermediği görülmektedir.

- (159) Sonuç olarak, yukarıda yer alan tespitler ışığında anılan hususların yapısal sorunlar olduğu, soruşturma kapsamında yapılan tespitler çerçevesinde bu sorunlara rekabet hukuku ile müdahale edilemeyeceği ve sorunların düzenleme ve denetleme yetkisini haiz ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından ele alınması gerektiği değerlendirilmektedir. Nitekim soruşturma sırasında İLB'nin Zeytinburnu Limanı'nın 22 botluk barınma kapasitesini 25'e çıkaran ve ayrıca 5 no'lu iskele olarak adlandırılan yerin de acente botları için barınma/bağlama yeri olarak kullanılabileceğini belirten kararı ZEYPORT vekili tarafından Kurum'a sunulmuş ve bu sayede halihazırda barınma hizmeti alamayan üç teşebbüs (CİHAD, YAVUZ ve HG) daha Zeytinburnu Limanı'nda barınma olanağı bulmuştur. Bunun gibi yukarıda belirtilen diğer hususlara ilişkin konuların da ilgili idarelerin rekabetçi yapıyı gözeterek oluşturacağı düzenleme ve müdahaleleri ile çözüme kavuşturulabileceği değerlendirilmektedir.
- (160) Bu kapsamda, Zeytinburnu Limanı'nın 5 no'lu iskelesinin barınma alanı olarak en kısa sürede kullanıma sokulmasının yanında, 2005/56 sayılı kararda anılan limanların ya da lojistik açıdan daha uygun alanların tüm idari birimler ile birlikte faaliyete geçirilmesinin ve bir dönem İSPARK tarafından işletilen Kumkapı barınma alanı ve ek tekne parkların kullanıma sokulmasının da rekabetçi yapının gelişimine ve barınma-bağlama sorunun çözümlüne katkı sunacağı anlaşılmaktadır. Ayrıca Zeytinburnu Limanı'nın hareket noktası olması nedeniyle barınma hizmeti alan teşebbüslerden farklı olarak Zeytinburnu Limanı'na uğrayıp oradan gemilere temas etmek durumunda olan acentelere uygulanan ilk palamarla ilgili bir düzenlemenin de rekabetçi piyasa düzenine katkıda bulunacağı, sektörü düzenleyen farklı kurumlarca farklı yorumlanan Zeytinburnu Limanı'nın dönüşümlü kullanımı konusunun da rekabetçi yapı ve diğer hukuki düzenlemeler gözetilerek netliğe kavuşturulmasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

J. SONUÇ

(161) 23.03.2017 tarihli ve 17-11/140-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre;

1. Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve GEMTAC Gemi Tali Acenteliği ve Bot Hiz. Tic. A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerini ihlal etmediklerine dolayısıyla aynı Kanun'un 16. maddesi uyarınca adı geçen teşebbüslere idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığına,
2. Bununla birlikte ilgili pazarlarda rekabetçi yapının gözetilmesini teminen İstanbul Valiliği Karaköy Limanı Mülki İdare Amirliği ve İstanbul Liman Başkanlığına görüş yazısı gönderilmesini teminen Başkanlığın görevlendirilmesine,

OYBİRLİĞİ ile gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, karar verilmiştir.