

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,
REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2010-4-24 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : **10-36/577-207**
Karar Tarihi : 12.5.2010

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

B. RAPORTÖRLER : Kerem TOMUR, Ali Fuat KOÇ

C. BAŞVURAN : Rota Turizm ve Dış Tic. A.Ş. (Sinop Valiliği kanalı ile)
Meydankapı Mh. Denizciler Yolu, Kapanyeri Sk. No:1 Sinop

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILAN : Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş.
Meydankapı Mh. İskele Cd. Sinop

E. DOSYA KONUSU : **Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş. (Çakıroğlu)**
tarafından liman hizmetlerinde aşırı fiyat uygulandığı iddiası.

F. İDDİALARIN ÖZETİ: Başvuruda; Rota Turizm'in, Petrobras Oil Gas b.V. ile Türkiye
Petrolleri A.O. ortaklığındaki proje kapsamında, Bahama bayraklı "Leiv Eiriksson"
isimli petrol platformu, Liman iskelesinde bulunan Dutch bayraklı "MV Transporter"
malzeme gemisi ve Norveç bayraklı "MV Siem Danis" ile "MV Siem Louisa" isimli
destek gemilerine yönelik olarak Sinop Limanı'nda acentelik hizmetleri verdiği
belirtilerek; söz konusu gemiler için Çakıroğlu tarafından liman hizmetleri tarifesi
dışında fahiş olarak 500.000 ABD Doları liman kullanım ücreti talep edildiği iddia
edilmiştir.

G. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 20.1.2010 ve 22.1.2010 tarihlerinde, 0574
ve 0639 sayılar ile giren başvuru üzerine hazırlanan 1.3.2010 tarih ve 2010-4-24/İİ-10-
SK sayılı İlk İnceleme Raporu, 11.3.2010 tarih ve 10-22 sayılı Kurul toplantısında
görülmüş ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6.
maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının
belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 10-
22/310-M sayı ile karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca düzenlenen 3.5.2010 tarih ve 2010-4-24/ÖA-10-258.KT sayılı
Önaraştırma Raporu 7.5.2010 tarih ve REK.0.08.00.00-110/162 sayılı Başkanlık
önergesi ile 10-36 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da; Çakıroğlu hakkında 4054 sayılı Kanun'un
40. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığı görüşüne yer verilmiştir.

10

20

30

40

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Başvuruda yer alan aşırı fiyat iddialarına konu hizmetler ve Çakıroğlu'nun faaliyet alanları ile ikame olanakları dikkate alındığında, ilgili ürün pazarının "barınma hizmetleri, rıhtım ve iskele işletmesi pazarı" veya genel olarak "liman hizmetleri pazarı" olarak belirlenebileceği anlaşılmıştır.

I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

50 Şikâyet konusu olayda hizmetlerden faydalananın, Sinop limanının doğal özellikleri nedeniyle, alternatifinin olmaması dikkate alınarak, ilgili coğrafi pazar "Sinop Limanı" olarak kabul edilebilir. Öte yandan, iddialara konu hizmetlerden faydalanan petrol arama şirketinin faaliyet gösterdiği alan dikkate alındığında ise, ilgili coğrafi pazar "orta ve batı Karadeniz limanları" veya "TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Samsun Bölge Müdürlüğü'ne bağlı Liman Başkanlıkları sınırları içerisinde bulunan 500 GRT ve üzeri gemilerin yanaşabileceği liman ve iskeleler" olarak tanımlanabileceği kanaatine varılmıştır.

I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

I.2.1. Bilgi Tutanakları

60 I.2.1.1. Başvuru sahibi Rota Turizm Yetkilisi ile Yapılan Görüşme

Şirket yetkilisi konuya ilişkin olarak aşağıdaki hususları belirtmiştir:

- Başvuru konusu olayda, doğal liman olması nedeniyle Samsun, İnebolu vb. çevredeki limanlara göre avantajları bulunan Sinop Limanı, tadilat ve tamirat (özellikle kule montajı ve pervane değişimleri) gibi işlerde bir süreliğine kullanıldı. Esasen, Ocean Rig firması detaylı araştırma yaparak, bu işler için Sinop Limanı'nı kullanmaya karar verdi. Diğer işlerini ve normal faaliyetlerini anlaştığı İnebolu Limanı'ndan yürüttü.

70 - Mezkûr olayda temsil ettiğimiz firmanın Türkiye Acentesi olan Catoni Deniz İşleri A.Ş. ve temsil edilen firma, Liman'ı kullandıktan sonra Çakıroğlu ile anlaşarak belirlenen ücreti ödemek zorunda kaldılar. Öncelikli olarak bu konularla ilgilenecek vakitleri olmaması ve buralarda işlerinin hala devam etmesi nedeniyle anlaşarak belirlenen ücreti ödemeyi kabul ettiler. Şu an söz konusu olay herhangi bir şekilde dava konusu yapılmamıştır.

- Çakıroğlu'nun iddia ettiğinin aksine, açığa demirleyen Leiv Eiriksson platformu ve bu platforma yapılan yükleme vb. faaliyetler üzerinden söz konusu İşletme'nin ücret alması mümkün değildir. Anılan bölge Çakıroğlu'nun imtiyaz hakkına sahip olduğu alana dâhil değildir.

- Ayrıca benzer faaliyetlerin gerçekleştirildiği Hopa ve Karadeniz Ereğlisi limanlarında, bu şekilde yüksek ücretler uygulanmamıştır.

80 - Günlük olarak liman işletmesi tarafından alınan ücretin çok yüksek olması nedeniyle, temsil ettiğimiz petrol araması yapan firma, kendileri için daha avantajlı olmasına rağmen artık Sinop Limanı'nı kullanmayı düşünmüyor.

I.2.1.2. Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş. ile Yapılan Görüşme

Raportörlerin görüştüğü Çakıroğlu yetkilisi konu hakkında aşağıdaki hususlara değinmiştir:

- Şirketimiz tarafından Sinop limanını işletme hakkı 1997 yılında 30 yıllığına özelleştirme yolu ile devralınmıştır. Sinop Limanı çoğunlukla yolcu taşımacılığı hizmetlerinde kullanılmaktadır. Ancak talep olması halinde yük taşımacılığı hizmetlerinde de kullanılabilir.

90 - Sözleşmede, TDİ'nin Liman tarifelerini 5 yıl boyunca ABD Doları bazında değiştirmeme koşulu vardı. Sonrasında da bu tarifelerde küçük oranlarda değişiklikler yapılmıştır. Limanlarda yapılan tarifeler, maliyetler göz önüne alınarak tarifeler belirlenmekte olup, genelde benzerdir. Tarifelerdeki fiyatların çok daha altında fiyat uygulamak durumunda kalabiliyoruz.

- Şikayet konusu olaya ilişkin olarak kısaca şunları söyleyebilirim:

TPAO tarafından açılan bir ihaleyi kazanan Brezilya firması Petro Bras'ın anlaşığı delme taşeronu Hollanda firması Ocean Rig AS firması bir petrol arama platformunu Sinop'a getirmiştir.

100 Sinop'ta bu konuda yapılan tanıtım toplantısına kendimizi davet ettirmek suretiyle katıldık. 140 km uzakta delme yapacaklarını, Belediye tarafından işletilen İnebolu Limanı ile anlaşma yaptıklarını, lojistik işlerini o Liman aracılığı ile göreceklarını söylediler. Hastane için Samsun ile anlaşmaları, Sinop havaalanının çalışmaması, iki helikopterlerinin Samsun'a gidip geleceği gibi nedenlerle Sinop limanını tercih etmediklerini belirttiler.

110 1 ay kadar sonra ilgili firmanın tali acentesi Rota Turizm liman işletmemizi arayarak Hollandalı firmanın önceden yanlış bilgiler aldığını, o anda limanı incelemek istediklerini ifade etti. İşletmemizde görevli personel talebi kabul ederek, gerekli belgelerin olup olmadığı sordular. ISPS belgesi olduğunu gördüler. Birkaç gün sonra bir gemi için acente tarafından talep geldi. 29.12.2009'da ilk gemi Liman'a geldi. Birkaç gün sonra da platform açığa demirledi. Platform yarım mil açıktaki durdu. Lojistik gemiler Liman'a gelip gittiler. Acenteden gerekli bilgi ve belgeler konusunda taleplerimiz oldu, ama tatmin edici cevaplar alamadık. Bütün liman alanının kullanıldığını gösteren resimler de elimizde mevcuttur. Sinop Gümrük Müdürlüğü, Valilik ve Emniyet Müdürlüğünden bize bu konuda bilgilendirildiklerine ilişkin yazılar geldi.

5.1.2010 tarihinde kendilerine görüşüp anlaşmak için bir yazı gönderdik. Ayın 12'sine kadar hiçbir cevap gelmedi. 12.1.2010 da bir ihtarname çektik.

Tüm limanın günlük kullanımını 12.500 Amerikan Doları olarak belirttik. Söz konusu fiyat, sektörde tecrübesi olan acente ve kişilerden makul bir fiyat olduğu görüşü alınarak belirlenmiştir.

120 İlgili dönem üzerinde yaklaşık 110 hareket tespit ettik, Platformu getiren şirketin Türkiye acentesi (ana acente) Catoni Deniz İşleri A.Ş.'den ihtarname üzerine görüşme talebi geldi. Catoni ana acente, Rota tali acentedir. Biz ihtarnameyi çektikten sonra bizimle Rota Turizmi devre dışı bırakarak doğrudan görüştüler. İlgili firma tarafından

130 Rota Turizm ile görüşmememiz doğrudan kendileri ile görüşmemiz gerektiği bildirildi. İhtarnamedeki fiyatın yüksek olduğunu söylemeleri üzerine, pazarlık süreci başladı. Söz konusu ücret bütün liman hizmetleri ve sahasının ilgili firmaya devredilmesinin, bir limanı belirli süreli olarak tamamen devretmenin ücretidir. Bundan dolayı tarife dışında söz konusu ücret belirlenmiştir. Sonrasında karşılıklı pazarlık sonucunda 9.000 ABD Doları fiyat üzerinde anlaşık. Son bir hafta için anlaşılan ücret üzerinden fiyatlama yapılmamış, tarife üzerinden fiyatlandırarak; sadece tarifedeki barınma ücreti olan 7 gün için 256 dolar alınmıştır. Anlaşılan ücreti kontratta belirtildiği üzere 30 gün sonra hesabımıza yatırdılar. Söz konusu firma ile şu an herhangi bir anlaşmazlığımız ve dava bulunmamaktadır.

- Açıkça ifade etmek isterim ki söz konusu platform ve lojistiği ile ilgili gemilerin Limanımızı kullandıkları dönemlerde standart tarifeler üzerinden ücretlendirme yapılsaydı, fiyat 9.000 ABD Doları'nın üstüne dahi çıkılabilirdi. Şöyle ki platform gemisi normalde Sinop Limanı sahası içerisinde demirlemişti, ancak söz konusu platform ücretlendirmeye dâhil edilmedi.

1.2.2. Öneraştırma Sürecinde Elde Edilen Belgeler

140 1.2.2.1. Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş.'den Elde Edilen Belgeler

- Çakıroğlu ile Ocean Rig 1 Inc. Acentesi Catoni Deniz İşleri A.Ş. (Catoni) arasında 20.1.2010 tarihinde imzalanan Sözleşme ile tarafların 29.12.2009 tarihinden başlayarak, liman alanının ve iskelenin kullanımı karşılığında günlük 9.000 Amerikan Doları ücret üzerinde anlaşıkları hususu düzenlenmiştir.

- Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ile Çakıroğlu arasında 30.6.1997 tarihinde imzalanan "Sinop Limanı İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi" ile Liman'ın işletme hakkı 30 yıl süre ile Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş.'ye devredilmiştir. Mezkûr Sözleşme'nin önemli görülen maddeleri şu şekildedir:

" ...

150 *Madde 7- Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş. en az beş kişiden oluşan bir Yönetim Kurulu tarafından yönetilecek olup bu şirketin Yönetim Kuruluna, TDİ personelinden bir üye ile Denetim Kuruluna ilgili Valilik personelinden bir üye atanacaktır.*

Madde 18 – Limanda Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından tekel ücreti olarak alınmakta olan ücretler, özelleştirme sonrasında TDİ tarafından tahsil edilecek ve gerektiği zaman bu kapsam dahilinde alınacak ücretler TDİ'ye ait olmak kaydıyla tahsil yetkisi TDİ ve İŞLETİCİ arasında varılacak mutabakat çerçevesinde İŞLETİCİ'ye devredilebilecektir.

160 *Madde 27- İŞLETİCİ, LİMAN hizmetlerine ilişkin ücret tarifelerini tespit etmeye yetkilidir. Ancak, ilk beş yıllık süre zarfında; bir yıl içinde tarifelerin döviz cinsinden %20, Türk lirası cinsinden Toptan Eşya Fiyat Endeksi (TEFE)'nin üzerinde artırılması durumunda değişiklik TDİ'nin onayı ile geçerlilik kazanacaktır. Bu süre sonunda fiyat ayarlamalarına ilişkin olarak TDİ'den onay alma şartı kalkacaktır.*

..."

- Çakıroğlu'nun, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından gönderilen, dosya konusu ücretin ne tür hizmetleri kapsadığına ilişkin bilgi isteme yazısına, karşılık

olarak gönderdiği cevap yazısında; gemi acentesi Catoni ile anlaşmaya varıldığı ve karşı tarafın hizmetten memnun olduğu, şikâyetinde bulunan Rota Turizm'in Sinop'ta tali acentelik yaptığı, bu firma ile hizmet ve ücret konusunda bir görüşmelerinin olmadığı, şikâyetin hukuki bir dayanağının bulunmadığı belirtilmektedir.

170 **I.3. Değerlendirme**

I.3.1. Hâkim Durum Değerlendirmesi

4054 sayılı Kanun'un "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinde hâkim durum, "*belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" olarak tanımlanmıştır. Hâkim durum tespitinde genel olarak şikâyete konu teşebbüs ve rakiplerinin ilgili pazardaki pazar payı, pazardaki potansiyel rekabet, pazara giriş engellerinin bulunup bulunmadığı, teşebbüsün pazardaki davranışları gibi unsurlar değerlendirilmektedir.

180 Başvuru sahibinin iddiaları çerçevesinde, dosya konusu liman hizmetlerinden faydalanan firmanın, Sinop limanının doğal koşulları nedeniyle yakınlardaki diğer limanlardan faydalanmasının mümkün olmadığı ve ilgili coğrafi pazarın Sinop Limanı olduğu kabul edilirse, Sinop liman işletmeciliği yapan firmanın hâkim durumda olduğunun kabulü gerekecektir.

190 Hizmetten yararlanan firma tarafından belirtilen iki adet pervane değişimi ve kule montajı faaliyetlerinin gerçekleştirileceği yer olarak Sinop Limanı'nın seçilmesindeki belirleyici faktörlerden birisinin, Rota Turizm'in, Sinop liman hizmetlerinden faydalanmalarının maliyetinin düşük olacağı yönündeki beyanı olabileceği kanaatine varılmıştır. Sinop Limanı'nı kullanmanın maliyetinin yüksek olacağı düşünülse idi alternatif liman arayışları olabilirdi. Burada, Rota Turizm'in yanlış yönlendirmesi dikkati çekmektedir.

Ancak, ilgili firma ve acentelerinin hizmetten faydalanma öncesinde, bu hizmeti verecek olan limanın işletme hakkını elinde bulunduran liman işleticisi ile koşullar üzerine görüşmemeleri öncelikle basiretli bir tacir davranışı ile uyuşmamaktadır. Nitekim "Sinop Limanı İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi"nden de görüldüğü üzere liman işleticisi liman hizmetlerine ilişkin ücret tarifelerini tespit etmeye yetkilidir ve ilk beş yıllık sürenin dolması nedeniyle fiyat ayarlamalarına ilişkin olarak TDİ'den onay alma gerekliliği de bulunmamaktadır.

200 Bu doğrultuda ilgili firma tarafından yapılan liman seçimi, bazı yanlış verilere dayandığı için normal şekilde gerçekleşmemiştir. Dolayısıyla, başvuru sahibi tarafından dile getirilen Sinop Limanı'nın doğal özellikleri nedeniyle söz konusu işlemlerin gerçekleştirilebileceği tek liman olduğu ve bu nedenle bu limanın seçildiği argümanı tam olarak gerçeği yansıtmadığı, en azından eksik bir argümandır.

I.3.2. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması

Dosya konusu iddia hâkim durumdaki firmanın aşırı fiyat uygulayarak pozisyonunu kötüye kullandığı yönündedir. Bir ya da birden fazla teşebbüsün Kanun'un 6. maddesini ihlal edebilmesi için öncelikli şart bu teşebbüslerin ilgili piyasada hâkim durumda bulunmalarıdır. Hâkim durumda olan bir teşebbüsün Kanun'un 6. maddesi kapsamındaki tek taraflı davranışları temel olarak dışlayıcı davranışlar ve sömürücü

210 davranışlar olarak ikiye ayrılabilir. Dışlayıcı davranışlar ticari faaliyet alanına başka teşebbüslerin girmesine engel olunması veya rakiplerin piyasadaki faaliyetlerini zorlaştıran ve rekabet yeteneklerini sınırlayan davranışlar olarak tanımlanabilir.

Sömürücü davranışlar ise hâkim durumdaki teşebbüsün pazar gücünü kullanarak fiyatlama ve diğer uygulamalar yoluyla tüketiciler ve müşterileri istismar ettiği eylemlerdir. Sömürücü davranışlar doğrudan pazarda rekabeti bozmaya yönelik olmayıp bu davranışlardan rakipler değil, öncelikle tüketici ve müşteriler etkilenmektedir. Bu özellikleri dolayısıyla sömürücü davranışlar doğrudan rekabeti bozucu nitelikte olmayan, kötüye kullanma halleri şeklinde tanımlanabilir.

220 Hâkim durumdaki firmanın aşırı fiyatlama eylemleri çoğunlukla sömürücü davranışlar kategorisine girmektedir. Dosya konusu iddialar da sömürücü davranış kapsamında bir aşırı fiyat uygulamasını içermektedir.

- Aşırı Fiyatlama

4054 sayılı Kanun çerçevesinde fiyatlara müdahale istisnai durumlar için geçerlidir. Bunlardan bir tanesi, Kanun'un 6. maddesinde düzenlenen "hâkim durumun kötüye kullanılması" çerçevesinde yapılmaktadır.

Dosya konusu olayda, öncelikle hizmetten faydalanan teşebbüsün liman işletmesi ile anlaştığı ve belirlenen miktarı ödeyerek, bu fiyatın haksız, hukuka aykırı ve normalde olması gerekenin üstünde olduğu gibi, iddialarla herhangi bir dava yoluna gitmediği gibi kamu otoritelerine başvurmadığı görülmektedir. Önerştirmaya konu olan başvuruyu ilgili teşebbüsün Sinop ilindeki tali acentesi yapmıştır.

230 Öncelikle, dosya konusu aşırı fiyatlama iddialarının rakiplere yönelik dışlayıcı bir uygulama içermediği, dolayısıyla doğrudan rekabeti bozucu nitelikte bir kötüye kullanma iddiasının bulunmadığı belirtilmelidir. Söz konusu iddialar sömürücü aşırı fiyat uygulamasını konu edinmektedir.

Bilindiği üzere incelenen bir olayda uygulanan fiyatların aşırı olup olmadığını tespit etmek için fiyat maliyet karşılaştırması ve/veya rakip hizmetlerin/ürünlerin fiyatlarının karşılaştırılması gibi testler uygulanabilmektedir. Ancak söz konusu testlerin uygulanması gerçek hayatta her zaman mümkün olamamakta veya maliyeti yüksek olmaktadır.

240 Dosya konusu olay bazında, ücretlendirilen hizmetlerin liman işletmesinin rutin faaliyetlerinden olmadığı dikkate alındığında, söz konusu fiyatların maliyetler ile karşılaştırılmasının doğru olmayacağı neticesine varılmıştır. Ayrıca liman işletmesinin TDİ tarafından belirlenen tarifelerle bağlı olmaması bir yana, Liman işletmesi yetkilisi tarafından da belirtildiği üzere, tüm limanın kullanımının 40 gün için devredilmesinin ücretinin belirlenmesinin söz konusu olduğu bir durumda, anılan tarifelerde yer alan ücretlerin de karşılaştırma yapmak için referans alınması doğru olmayacaktır.

250 Bu doğrultuda aşırı fiyatın tanımı üzerinden giderek, tanımın ilk aşamasını oluşturan söz konusu fiyatların sürekli olması gereği, tartışılacak olursa bu fiyat uygulamasının hakkında inceleme yürütülen firma tarafından sürekli uygulanan bir durum olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla hâkim durumun varlığının da tartışmalı olduğu bu olay bazında söz konusu fiyat uygulamasının da süreklilik arz etmediği açıktır. Bu çerçevede başvuru konusu iddialara konu fiyatlamanın 4054 sayılı Kanun

10-36/577-207

çerçevesinde hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilecek bir aşırı fiyatlandırma uygulaması içermediği kanaatine varılmıştır.

J. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve dosya kapsamına göre; dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.