

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2020-4-040
Karar Sayısı : 20-49/682-297
Karar Tarihi : 12.11.2020

(Önaraştırma)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE (Başkan),
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ

B. RAPORTÖR : Ahmet ŞAHİN

C. BAŞVURUDA

BULUNAN

: - Öz Emek Nakliyat ve Ticaret A.Ş.
Orhanlar Mah. Yalı Cad. No:22 Dk:1 Karadenizereğli/Zonguldak

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILANLAR

: - Ereğli Demir Çelik Fabrikaları T.A.Ş.
Barbaros Mah. Ardiç Sok. No:6 34746 Ataşehir/İstanbul
- Omsan Lojistik A.Ş.
Küçükbakkalköy Mah. Merdivenköy Yolu Cad. No:3/1 34750
Ataşehir/İstanbul

(1) **E. DOSYA KONUSU:** Ereğli Demir Çelik Fabrikaları T.A.Ş.'nin yassı demir ve çelik sektöründe hâkim durumda olduğu, nakliyat faaliyetinde bulunan çoğu teşebbüsü pazar dışına ittiği ve Ereğli limanında armatör ve broker firmalarına acentelik hizmetleri veren acenteleri de hâkim durumunu kötüye kullanmak suretiyle piyasa dışına çıkardığı iddiası.

(2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda özetle;

- Ereğli Demir Çelik Fabrikaları T.A.Ş.'nin (ERDEMİR) nakliye işlerini kendi şirketi olan OMSAN Lojistik A.Ş.'ye (OMSAN) yaptırdığı, malzeme sattığı firmalara nakliye dâhil malzeme fiyatı vererek ve söz konusu nakliye ücretini az göstererek alıcıları anılan hizmeti kendisinden almaya zorladığı,
- ERDEMİR'in nakliye için ihale yaptığı, ancak her seferinde ihaleyi OMSAN'ın aldığı, böylelikle hâkim durumunu kullanarak diğer nakliye firmalarını piyasanın dışına ittiği,
- Bunların yanı sıra ERDEMİR'in Ereğli limanında armatör ve broker firmalarına acentelik hizmetleri veren acenteleri de hâkim durumunu kötüye kullanmak suretiyle piyasa dışına çıkardığı

hususları ifade edilerek 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) kapsamında gereğinin yapılması talep edilmiştir.

(3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 10.09.2019 tarih ve 6015 sayı ile giren başvuru üzerine, Rekabet Kurulu (Kurul) 12.11.2019 tarih ve 19-39/632-M 2012/2 sayılı kararı ile Rekabet İhlallerine İlişkin Başvuru Usulüne dair Tebliğ'in 5. maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca şikayetin reddine karar vermiştir.

(4) Mezkur kararın Ankara 14. İdare Mahkemesi tarafından iptal edilmesi üzerine hazırlanan 08.06.2020 tarih, 2020-4-40/BN sayılı Bilgi Notu, Kurulun 11.06.2020 tarihli

toplantısında ele alınarak 20-28/347-M sayı ile önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

- (5) İlgili karar uyarınca düzenlenen 12.08.2020 tarih ve 2020-4-40/ÖA sayılı önaraştırma raporu Kurulun 20.08.2020 tarihli toplantısında görüşülmüş ve dosya konusu ile ilgili olarak ek çalışma yapılmasına 20-38/535-Mİ sayı ile karar verilmiştir.
- (6) Ek çalışma kapsamında yapılan tespit ve değerlendirmeler çerçevesinde hazırlanan 04.11.2020 tarih ve 2020-4-40/BN sayılı Bilgi Notu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (7) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor ve Bilgi Notu'nda, dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına yer olmadığı kanaatine ulaşıldığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. Hakkında Önaraştırma Yapılan Teşebbüsler

I.1.1. Ereğli Demir Çelik Fabrikaları T.A.Ş. (ERDEMİR)

- (8) OYAK Maden Metalürji Grubu'nun ana şirketi ERDEMİR, 1960 yılında özel bir yasayla kurulmuştur. Uluslararası kalite standartlarında levha, sıcak ve soğuk haddelenmiş sac ile kalay, krom ve çinko kaplamalı sac üreten ERDEMİR; otomotiv, beyaz eşya, boru profil, haddecilik, genel imalat, elektrik-elektronik, makine, enerji, ısı gereçleri, gemi inşa, savunma, ambalaj gibi sektörlerle temel girdi sağlamaktadır.

I.1.2. Omsan Lojistik A.Ş. (Omsan)

- (9) 1978 yılında bir OYAK şirketi olarak kurulan Omsan, yüzde 100 yerli sermayeye sahip bir lojistik firması olup otomotiv, demir çelik, hazır beton, çimento, tehlikeli madde, kimya, zirai tarım, tekstil, perakende, gıda ve telekomünikasyon sektörleri başta olmak üzere farklı sektörlerle yurtiçi ve yurtdışı karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu taşımacılığı, serbest ve gümrüklü depo yönetimi ve dağıtımı, proje taşımacılığı, ev ve ofis lojistiği, gümrükleme ve sigorta hizmetleri kapsamında lojistik hizmetler sunmaktadır. Omsan'ın paylarının tamamı OYAK'a aittir.

I.2. İlgili Pazar

I.2.1. İlgili Ürün Pazarı

- (10) Şikâyet Başvurusunda esas olarak iki temel iddiaya yer verilmektedir. Bunlardan birincisi yassı demir-çelik pazarında hâkim durumda bulunan ERDEMİR'in, nakliye pazarında maliyetin altında fiyatlama yapmak suretiyle, OYAK Grubunun bir diğer iştiraki olan OMSAN lehine, söz konusu şirketin rakiplerini piyasa dışına ittiği iddiasıdır. Anılan iddia, ERDEMİR'in yassı demir çelik pazarındaki hâkim durumunu yıkıcı fiyatlama davranışı yoluyla söz konusu ürünlere yönelik nakliye pazarında kötüye kullanmasına yöneliktir.
- (11) İkinci iddia ise, Erdemir Limanında, ERDEMİR ile anlaşması bulunan acenteler ile çalışmayan taşıtanlara fiyat ayırimcılığı uygulanması suretiyle, taşıtanların anlaşmalı acenteler ile çalışmaya zorlandığı, böylece ERDEMİR ile anlaşması bulunmayan acentelerin pazar dışına itildiği biçimindedir. Bu iddia, ERDEMİR'in yassı demir çelik pazarındaki hâkim durumunu dışlayıcı davranışlar yoluyla liman hizmetleri acentelik pazarında kötüye kullanmasına yöneliktir.
- (12) Söz konusu iddialar çerçevesinde ilgili ürün pazarı "yassı demir çelik ürünleri pazarı" olarak tanımlanmış, bununla birlikte anılan ilgili pazara dönük değerlendirmelerde, söz konusu pazarın alt-pazarları niteliği taşıyan "sıcak haddelenmiş saclar", "soğuk

haddelenmiş saclar” ve “galvanizli saclar” ürün grupları da dikkate alınmıştır. Nitekim yine ERDEMİR’in hâkim durumunu kötüye kullandığı iddiasını değerlendiren 14.7.2011 tarih ve 11-43/923-292 sayılı Rekabet Kurulu kararında da ilgili pazar, daha önceki çok sayıda Kurul kararına da atıfla, aynı şekilde tanımlanmıştır.

- (13) Diğer yandan ERDEMİR’in yassı demir çelik ürünleri pazarındaki hâkim durumunu, anılan pazar ile ilişkili olan “yassı demir çelik ürünleri nakliye pazarı” ve “liman hizmetleri acentelik pazarı”nda, yıkıcı ve dışlayıcı davranışlar yoluyla kötüye kullandığı iddiası göz önüne alınarak; söz konusu iki pazar da kötüye kullanma eylemleri bakımından değerlendirilmiştir.

I.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (14) ERDEMİR’in faaliyet gösterdiği pazar ve alt pazarlar bakımından ilgili coğrafi pazar, yerleşik Kurul kararlarına da uygun biçimde “Türkiye” olarak tanımlanmıştır. İlişkili pazarlar arasında bulunan yassı demir çelik ürünleri nakliye faaliyeti bakımından ilgili coğrafi pazar yine “Türkiye” olarak belirlenmiştir. Zira ERDEMİR’in nakliye ihalelerine ülkenin her yerinden nakliye firmalarının teklif sunmasında ve taşıma hizmetini gerçekleştirmesinde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Diğer ilişkili pazar olan liman hizmetlerine yönelik acentelik faaliyetleri bakımından ise ilgili coğrafi pazar, faaliyetin sadece Erdemir Limanı bünyesinde gerçekleştirilebilmesi nedeniyle “Erdemir Limanı” olarak tespit edilmiştir.

I.3. Değerlendirme

- (15) Başvuru ERDEMİR’in bazı davranışları ile ilgili pazarlarda hâkim durumunu kötüye kullanıp kullanmadığına ilişkindir. Bu nedenle, anılan teşebbüsün dosya konusu eylemleri 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında incelenmiştir.
- (16) Bir eylemin 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında ihlal olarak değerlendirilebilmesi için iki unsurun bir arada varlığı aranmaktadır. Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz’un 7. paragrafında 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında incelenen bir davranışın ihlal teşkil edebilmesi için davranışı gerçekleştiren teşebbüsün ilgili pazarda hâkim durumda olması ve davranışın bir kötüye kullanma niteliği taşıması gerektiği, Kurulun bu iki temel unsurdan birinin bulunmadığını açıkça gösterebildiği durumlarda diğer unsura ilişkin analize yer vermeyebileceği ifade edilmektedir. Bu çerçevede öncelikle ERDEMİR’in davranışlarının kötüye kullanma niteliğinde olup olmadığı incelenmiştir.
- (17) ERDEMİR’in ihlal olduğu iddia edilen davranışları iki başlık altında değerlendirilebilir. Birincisi ERDEMİR’in gerçekleştirdiği ihaleleri OMSAN’ın alması, ikincisi ise limanda acenteler arasında ayrımcılık yaptığı ve farklı fiyatlar uyguladığı iddiasıdır.
- (18) ERDEMİR ve OMSAN aynı ekonomik bütünlük içerisinde ve OYAK bünyesinde bulunmaktadır. Böylelikle her iki şirket tek teşebbüs şeklinde değerlendirilebilir. Dolayısıyla ERDEMİR nakliye işlerini ihale yapmadan da OMSAN’a verme hakkına sahiptir. Bu durum, şikâyetçinin ihalelerin OMSAN’a verildiği yönündeki iddialarını 4054 sayılı Kanun kapsamının dışına çıkarmaktadır.
- (19) Ayrıca dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde, ERDEMİR ürünlerinin nakliyesine yönelik faaliyetler incelendiğinde, OMSAN’ın 2014’te %(.), 2015’te %(.), 2016’da %(.), 2017’de %(.), 2018’de %(.) ve 2019’da %(.) gibi düşük seviyelerde bu ürünlerin nakliye işlerini aldığı görülmektedir. Bu durum da şikâyetçinin iddialarının geçersiz olduğunu göstermektedir.

- (20) Başvuruya konu bir diğer husus ERDEMİR'in liman işletmeciliğinde acentelik hizmetleri veren teşebbüsler arasında ayrımcılık yapıp yapmadığıdır. Bu kapsamda gemi acenteliği faaliyetlerinin niteliği ve kapsamı ile Erdemir Limanı'nın özelliklerine ve ERDEMİR'in acentelerle çalışma şekline bakılmıştır¹.
- (21) Öncelikle belirtilmelidir ki, gemi acenteleri deniz taşıt ve araçları ile yolcu ve yük taşımalarında gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve/veya kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini tayin edilen bölge içinde koruyan ve bunun karşılığında ücret alan kişi ve kuruluşlardır. Gemi acentelerinin genel olarak yaptığı işler şu şekilde sıralanabilir:
- Gemi gelmeden evvel Boğaz gemi trafik kontrollerine, liman başkanlıklarına, sahil sağlık, emniyet ve gümrük teşkilatlarına geminin eni, boyu, tonlatosu, yükü, geldiği liman ve yanaşacağı liman gibi bilgileri vermek,
 - Geminin yanaşmasını, tahliye veya yükleme ile ilgili programı, yükleyici-alıcı ve liman işletmeleri arasında iş koordinasyonunu sağlamak,
 - Yükleme-boşaltmalarla ilgili "olaylar çizelgesini" tutmak ve ilgililere imzalatmak,
 - Gemi personel değişikliğini sağlamak; personelin sağlık sorunlarını gidermek; yakıt, kumanya, su, malzeme ikmalleri ile transit olarak gemiye gönderilen yedek parçaların gemiye verilmelerini koordine etmek,
 - Liman ve gemiyi yükleme-boşaltma sırasında muhtemel olarak etkileyecek çalışma koşulları hakkında armatörü düzenli olarak ve zamanında haberdar etmek,
 - Gemiye yüklenen yükün konşimentolarını taşıma anlaşması şartlarına göre tanzim ederek yükleyici/taşıtanlara vermek,
 - Geminin Türk Boğazlarından geçmesi için Boğaz Trafik Kontrol İstasyonları'na, Boğazlar Tüzüğü'nde belirtilen süre içinde bilgilerini vermek.
- (22) 2014-2019 yılları arasında Erdemir Limanı'nda faaliyet gösteren toplam acente sayısı 29'dur. ERDEMİR yukarıda belirtilen minvalde acentelerden hizmet alabilmekle birlikte, herhangi bir acente ile anlaşması bulunmamakta, gerekmesi halinde taşıma bazında acentelerin hizmetine başvurmaktadır.
- (23) Limandaki acenteler bakımından değinilmesi gereken önemli bir husus ise acentelerin tüm Türkiye çapında faaliyet gösterebilmesidir.
- (24) Kurulun Erdemir Limanı kararında² ERDEMİR'in gemi acenteleri bakımından anlaşma yapılması zorunlu olan bir teşebbüs olmadığı ve acentelerin diğer limanlarda hizmet vermelerinin önünde engel bulunmadığı ve geminin acentesinin kim olacağı konusunun donatan ile yük sahibi (ERDEMİR) arasında yapılan navlun sözleşmelerinde belirlendiği ve dolayısıyla ERDEMİR'in kendi belirlediği acente ile çalışılması şartını kabul eden donatanlar ile anlaşmakta serbest olduğu ifade edilmiştir.
- (25) Öte yandan, gemi acenteliği hizmetinin tüm Türkiye genelinde verilebilmesi nedeniyle, acentelik hizmeti sunan teşebbüslerin faaliyetlerinin devamı için ERDEMİR'e bağlı olması söz konusu olmayacaktır. Bu bakımdan gemi acentelerinin ERDEMİR'in alımlarına yönelik hizmet sunmaları zorunluluk arz etmemektedir. Nitekim Kurulun, Ulusoy/UN Ro-Ro³ kararında da emsal kararlara atıfta bulunularak gemi acenteliği

¹ ERDEMİR'in liman işletmeciliği faaliyeti bulunmamakta olup liman işletmeciliğine dair faaliyetler Oyak Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş. (OYAK DENİZCİLİK) tarafından verilmektedir.

² Kurulun 02.08.2007 tarih ve 07-63/772-280 sayılı kararı.

³ Kurulun 09.11.2017 tarih ve 17-36/595-259 sayılı kararı

hizmetleri pazarı bakımından ilgili coğrafi pazarın Türkiye olarak tanımlanabileceği vurgulanmakta, "Ayrıca gemi acentelerinin kurulu oldukları iller dışındaki diğer bölgelerde doğrudan veya tali acenteler vasıtasıyla faaliyet göstermesi mümkündür." ifadeleri yer almaktadır.

- (26) Aşağıda Erdemir limanı ile ilgili bazı bilgilere yer verilmiştir. Her türlü yükün elleçlenebildiği Erdemir Limanı'nın toplam 20.000.000 ton elleçleme kapasitesi bulunmaktadır. Ekipman ve kapasite bilgileri ise aşağıdaki gibidir:
- Azami 200.000 DWT'a⁴ kadar olan gemilerin yanaşabileceği 405 ve 350 metre uzunluğunda iki dökme yük rıhtımı,
 - Azami 60.000 DWT'a kadar olan gemilerin yanaşabileceği 295, 300, 170 ve 150 metre uzunluğunda dört genel kargo rıhtımı,
 - Uluslararası standartlarda RO-RO ve tren ferisi rıhtımları,
 - 100 tonluk römorkaj gücü,
 - 2500/1500 ton/saat tahliye kapasiteli boşaltma vinçleri,
 - 30 metreden 40 ton kaldırma kapasiteli sahil vinçleri,
 - Çeşitli tonajlarda yardımcı makine ve ekipmanları.
- (27) Erdemir Limanı'nda 2018 yılında 706 adet, 2019 yılında 651 adet ve 01.01.2020-26.10.2020 tarih aralığında 611 adet gemiye hizmet verilmiştir. Elleçleme miktarı (yükleme-tahliye) ise 2018 yılında 10,48 milyon ton, 2019 yılında 9,08 milyon ton, 01.01.2020-26.10.2020 tarih aralığında ise 8,83 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.
- (28) Aşağıda Batı Karadeniz'de bulunan limanlara yer verilmiştir:

Tablo 1: Bölge Bazında Yük Tipi Kırılımlı Tüm Limanlar

	Batı Karadeniz	Konteyner	Genel Kargo	Sıvı Dökme	Ro-Ro	Yolcu
1	Samsunport	1	1	1	1	1
2	Samsun Toros Limanı	-	1	1	-	-
3	Yeşilyurt Limanı	-	1	-	-	-
4	Sinop Limanı	-	-	-	-	1
5	Bartın Limanı	-	1	-	-	1
6	TTK Zonguldak Limanı	-	1	-	-	-
7	Zonguldak Eren Limanı	-	1	-	1	-
8	Zonguldak Bozhane Limanı	-	1	-	-	-
9	Erdemir Limanı	-	1	-	-	-
10	İC Karasu Limanı	-	1	-	1	-
11	İnebolu Limanı	-	1	-	-	-
	TOPLAM	1	10	2	3	3

Kaynak: Erdemir Cevabi Yazı

- (29) Erdemir Limanı'na mesafe ve kapasite olarak en yakın iki liman ise İC Karasu Limanı (86 km) ve Zonguldak Eren Limanıdır (63 km). Erdemir Limanı'ndaki acentelerin Batı Karadeniz'deki bu limanlarda da faaliyet göstermesi mümkündür.
- (30) Öte yandan ERDEMİR'in acentelerle çalışma şekline bakılmış, yıllık bazda ERDEMİR'in ürün satışı gerçekleştirdiği teşebbüsler bakımından, benzer dönem ve koşullarda, ERDEMİR'in anlaştığı acenteler ile çalışan ve ERDEMİR ile anlaşması bulunmayan acenteler ile çalışanlara uygulanan fiyatlar arasında ayrımcılık yapıp yapılmadığını ortaya koyan fatura örnekleri istenmek suretiyle ERDEMİR'in satmış olduğu ürünlerin sevki sırasında kullanılan acentelerin farklılaşmasıyla ürün fiyatında farklılaşma olup olmadığı incelenmiştir.

⁴ Deadweight Tonnage: Geminin yük kapasitesi

- (31) ERDEMİR ürün satışlarında fiyat farklılığı olmasındaki etkenler acente değil, rekabetçi piyasada oluşan fiyatlar, ürünlerin maliyetleri, ürünlerin kalitesi, sınıfları, ebatları ve satışa konu tonajdır. ERDEMİR satış birimleri ürünlerin fiyatlarını müşterilere iletirken, baz ürüne ek olarak sevkiyat türüne bağlı olarak değişecek ek bir navlun ücreti yansıtılmaktadır. Ancak satış fiyatının belirlenmesinde hangi nakliye firmasıyla veya acente ile çalışıldığı hususunun dikkate alınmadığı ifade edilmiştir. Müşterilerin tercihine göre başta CİF⁵ olarak kararlaştırılan satış, daha sonra FOT⁶-FOB⁷a dönüşebilmekte, bu nedenle fiyat farkı oluştuğunda müşteriye bu fark iade edilmektedir. Bu durumda ERDEMİR'in satış fiyatlarını acenteye göre belirlemesi pratikte mümkün gözükmemektedir. Fatura örnekleri ile ERDEMİR'in fiyatlandırma stratejisinin acentenin kim olduğundan bağımsız olarak belirlenip belirlenmediği ve acentenin kimliği dikkate alınarak herhangi bir ayrımcılık yapıp yapılmadığı ortaya konmaya çalışılmıştır.
- (32) Örneğin Mercan Saç Profil firmasına sunulan Proforma faturada 29.05.2019 tarihli 6052 kalite çelik için fiyat (.....) ABD Doları olarak belirlenmiş, taşıma modeli CİF olarak kararlaştırılmıştır. Aynı tarihli diğer proforma faturada aynı kalite ürün için (.....) ABD Doları teklif edilmiş, taşıma modeli FOT olarak belirlenmiştir. Görüleceği üzere fiyatı değiştiren taşıma modelidir. CİF modelde (.....) ABD Doları ek maliyet talep edilmektedir.
- (33) Bir başka örnek faturada Yücel Boru firmasına 23.12.2019 tarihinde 3237 kalitede satılan ürünün FOT esaslı teklifinde (.....) ABD Doları fiyat tespit edilmekte; aynı firmaya aynı kalitede ürün aynı tarihte CİF esaslı satıldığında ise fiyat (.....) ABD Doları olmaktadır.
- (34) Diğer bir örnekte Dempaş firmasına birer gün ara ile gönderilen proforma faturada 3237 kalitede ürün CİF esaslı taşınarak farklı ebatla ve farklı tonajlar için farklı fiyat verildiği görülmektedir ((.....) ve (.....) ABD Doları). Buna göre, CİF esaslı bu satışta fiyat farkı yaratan ürünün ebatı ve müşteri talebinin tonajıdır.
- (35) Daha önce vurgulandığı üzere ERDEMİR'in herhangi bir acente ile anlaşması bulunmamakta, ERDEMİR tarafından gerekmesi halinde taşıma bazında acentelerin hizmetine başvurulmaktadır. Erdemir Limanı kararında da "*Geminin acentesinin kim olacağı konusunun donatan ile yük sahibi (Erdemir) arasında yapılan navlun sözleşmelerinde belirlendiği ve dolayısıyla ERDEMİR'in kendi belirlediği acente ile çalışılması şartını kabul eden donatanlar ile anlaşmakta serbest olduğu*" ifade edilmiştir. Bir acenteden hizmet alınması gerektiğinde, ERDEMİR'in alım-satımlarına dair ticari bilgilerin (fiyat, tonaj, müşteriler/tedarikçiler vs.) gizliliğinin korunması ve ERDEMİR'in menfaatleri noktasında güvenilir bir acente olmasını sağlamak üzere OYAK DENİZCİLİK'in hizmet aldığı diğer acenteler ile çalışılabilmektedir. Bu kapsamda gerek gemi acentelerinin çalışma şekli, gerek Erdemir Limanı'nın pazardaki konumu ve ERDEMİR'in acentelerle çalışma şekli dikkate alınarak ERDEMİR'in gemi acentesi seçimine yönelik tercih hakkının kullanmasının ayrımcılık oluşturmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

⁵ Navlun ve sigorta masrafları ödenmiş olarak teslim. Bu teslim şeklinde malların varış limanına gelinceye kadar deniz sigortasını yaptırmak ve bedelini ödemek sorumluluğu da satıcıya aittir.

⁶ Alıcı tarafından belirtilen kamyonu satıcı tarafından teslimi yükümlülüğünü içeren anlaşma. Kamyonu teslim anına kadar olan giderler satıcıya ait olup, bu giderlerin tümü FOT fiyata dahildir. Kaynak- (www.iktisatsozlugu.com)

⁷ Bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarihte ve yerde, alıcı tarafından temin edilen gemiye yüklemeyi gerçekleştirir. Mallar geminin güvertesine geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve masraflar alıcının sorumluluğundadır.

- (36) Yukarıda yer verilen tespit ve açıklamalar çerçevesinde, başvuru konusu iddialara yönelik soruşturma açılmasına gerek olmadığı kanaatine varılmıştır.

J. SONUÇ

- (37) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca şikayetin reddi ile soruşturma açılmamasına, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.