

**BU KARAR DANISTAY 13.DAIRESI'NCE IPTAL
EDILMISTIR. REKABET KURULU'NUN AYNI
KONUVA ILISKIN 23.05.2007 TARİH VE 07-42/465-
177 NOLU KARARINA İNTERNET SAYFAMIZDAKI
KARAR ARAMA BÖLÜMÜNDEN
ERİŞEBİLİRSİNİZ.**

02-41/468-196

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2002-4-36 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 02-41/468-196
Karar Tarihi : 27.6.2002
Dosya Konusu : Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro Ro taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un ihlal edildiği iddiası.

A- TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. M. Tamer MÜFTÜOĞLU
Üyeler : Dr. Kemal EROL, A. Ersan GÖKMEN,
R. Müfit SONBAY, Kubilay ATASAYAR, Murat GENCER,
Mustafa PARLAK, Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ, Rıfki ÜNAL

B- RAPORTÖRLER : Oğuzkan GÜZEL, Metin HASSU

C- ŞİKAYET EDEN : UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği
Nispetiye Cd. Seheryıldızı Sk. No:10
80630 Etiler/İstanbul

D- HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA

YAPILANLAR : UND Ro Ro İşletmeleri A.Ş.
İstiklal Cd. Galatasaray İş Hanı No:230/4
Beyoğlu/İstanbul

UND Denizcilik A.Ş.
Salacak İskele Arkası Sk. Kız Kulesi Villaları A-1 Villa
No:15 Üsküdar/İstanbul

UND Deniz Taşımacılığı A.Ş.
Salacak İskele Arkası Sk. Kız Kulesi Villaları A-1 Villa
No:15 Üsküdar/İstanbul

Ege Ro Ro Kombine Taşımacılık A.Ş.
Cemal Ulusoy Cd. Asena Sk. No:3 Yenibosna/İstanbul

Ege Ro Ro Trakya Shipping BV
Olympic Plaza Fred. Roeskestraat 123, 1076 EE
Amsterdam/HOLLANDA

Ege Ro Ro İstanbul Shipping BV
Olympic Plaza Fred. Roeskestraat 123, 1076 EE
Amsterdam/HOLLANDA

Ege Ro Ro Anadolu Shipping BV
Olympic Plaza Fred. Roeskestraat 123, 1076 EE
Amsterdam/HOLLANDA

Ulusoy Ro Ro İşletmeleri A.Ş.
Levent Cd. Krizantem Sk. No:1 1. Levent/ İstanbul

Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş.
Levent Cd. Krizantem Sk. No:1 1. Levent/ İstanbul

Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.
Levent Cd. Krizantem Sk. No:1 1. Levent/ İstanbul

Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği A.Ş.
Levent Cd. Krizantem Sk. No:1 1. Levent/ İstanbul

Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.
Levent Cd. Krizantem Sk. No:1 1. Levent/ İstanbul

Cenk Denizcilik A.Ş.
Fahrettin Kerim Gökay Cd. No:14 A-Blok Giriş Kat
Altunizade/İstanbul

Atilla Yener
Fahrettin Kerim Gökay Cad. No:14 A-Blok Giriş Kat
Altunizade/İstanbul

Hayrettin Barbaros Günay
Fahrettin Kerim Gökay Cd. No:14 A-Blok Giriş Kat
Altunizade/İstanbul

Engin Kaptanoğlu
Fahrettin Kerim Gökay Cd. No:14 A-Blok Giriş Kat
Altunizade/İstanbul

Merey Gündüz Kaptanoğlu
Fahrettin Kerim Gökay Cd. No:14 A-Blok Giriş Kat
Altunizade/İstanbul

Cengiz Kaptanoğlu
Fahrettin Kerim Gökay Cd. No:14 A-Blok Giriş Kat
Altunizade/İstanbul

Karadeniz Ro Ro İşletmeleri A.Ş.
Fahrettin Kerim Gökay Cd. No:22 A Blok Zemin Kat

Altunizade/İstanbul

E- İDDİALARIN ÖZETİ : Kurum kayıtlarına 18.2.2002 tarih ve 829 sayı ile giren UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin başvuru dilekçesinde, demek üyesi teşebbüslerin TIR araçlarını İstanbul'dan İtalya'ya taşıyan UND Ro Ro İşletmeleri A.Ş., UND Denizcilik A.Ş. ve UND Deniz Taşımacılığı A.Ş. (UND Ro Ro Grubu) ile Ege Ro Ro Kombine Taşımacılık A.Ş. (Ege Ro Ro)'nin aralarında işbirliğine giderek fiyat ve tahsilat yöntemlerini yeknesaklaştırdıkları, bu nedenle konunun 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun çerçevesinde açıklığa kavuşturulması gerektiği ifade edilmiştir. Söz konusu başvurunun ekinde yer alan Derneğin sirkülerinde Ro Ro şirketlerinin navlun ücretlerinin yüksek olduğuna ilişkin bilgiler yer almaktadır.

Aynı şikayetçinin Kurum kayıtlarına 24.4.2002 tarih ve 1872 sayı ile giren ikinci dilekçesinde ise, ilk başvuruya ek olarak İzmir-İtalya hattında faaliyet göstermekte olan Ulusoy Ro Ro İşletmeleri A.Ş.'nin (Ulusoy Ro Ro) İstanbul-İtalya hattında çalışan 4 şirket ile aralarında var olan anlaşma gereği söz konusu hatta faaliyet göstermediği, aynı şekilde anılan 4 şirketin de İzmir-İtalya hattında faaliyet göstermediği ifade edilmektedir. Başvuruda ayrıca, Samsun-Novorossisky hattında çalışan Karadeniz Ro Ro İşletmeleri A.Ş. (Karadeniz Ro Ro)'nin, daha önce aynı hatta faaliyet gösteren Cenk Denizcilik A.Ş. (Cenk Denizcilik) ve Ulusoy Denizcilik A.Ş. (Ulusoy Denizcilik)'nin tekel yaratmak üzere birleşmesi sonucu oluştuğu ve UND Ro Ro Grubu ile Ulusoy Ro Ro arasındaki karşılıklı bilet kabulü uygulamasının rekabetin ihlali olduğu da iddia edilmektedir.

F- RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili raporda;

a) Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro Ro taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'un ihlal edildiğine ilişkin iddiaların söz konusu Kanun kapsamında ihlal oluşturmadığı, dolayısıyla herhangi bir işlem tesisine gerek bulunmadığı,

b) Cenk Denizcilik ve Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş. (Ulusoy Martı Ro Ro)'nin hisselerine %50-%50 ortak olarak kurdukları Karadeniz Ro Ro'nun işbirliği doğurucu bir ortak girişim, bu ortak girişimin kurulmasına dayanak olan protokolün ise işbirliği doğurucu bir anlaşma olduğu, konuya ilişkin olarak süresi içinde bildirimde bulunulmaması nedeniyle 4054 sayılı Kanun 16. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanması gerekmekte birlikte, Kanun'un 19. maddesi uyarınca belirtilen 3 yıllık zamanaşımı süresi geçtiği için uygulanma imkanı bulunmadığı,

c) halen bildirimde bulunulmamış olan bu anlaşmanın hükümlerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin (a), (b) ve (c) bendlerinde sayılan örneklerle uyumlu olduğu ve yasak kapsamında bulunduğu, dolayısıyla 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca anılan gruplar hakkında soruşturma açılması gerektiği,

ifade edilmiştir.

G- İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İlgili Pazar

İlgili Ürün Pazarı: Şikayet konusu çerçevesinde, ilgili ürün pazarı, "Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro Ro taşımacılığı pazarı" olarak tespit edilmiştir.

İlgili Coğrafi Pazar: Şikayet başvurusu kapsamında yer alan teşebbüslerin faaliyet gösterdikleri uluslararası hatlar esas alınarak, ilgili coğrafi pazar, "İstanbul-Trieste (İtalya)", "İzmir-Trieste (İtalya)", "Samsun-Novorossisky (Rusya)" denizyolu hatları olarak belirlenmiştir.

G.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

G.2.1. UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği

7.5.2002 tarihinde görevli raportörlerin, Derneğin Yönetim Kurulu Başkanı Ö.Çetin NUHOĞLU ve Yönetim Kurulu Üyesi Ertuğrul TARHAN ile yaptıkları görüşmede, anılan şahıslarca dilekçede belirtilen şikayetlere ek olarak;

- EGE Ro Ro'nun 1998 yılında Tekirdağ-Trieste seferlerine başlamasıyla birlikte İstanbul çıkışlı tüm seferlerde fiyatların düştüğü ve hizmet kalitesinin arttığı, EGE Ro Ro'nun daha önce tüm araçlara rezervasyon olanağı sunarken yeni durumda UND Ro Ro Grubu'nun yalnızca kendi ortaklarının sahibi oldukları TIR araçlarına rezervasyon olanağı sağladığı ve bu nedenle nakliye firmalarının karayoluna yöneldikleri,

UND Ro Ro tarafından, EGE Ro Ro karşısında müşteri kaybına uğramamak için bazı müşterilere diğerlerine göre daha uzun vade olanağı tanındığı, yabancı TIR'lara ayrımcılık yapıldığı,

İstanbul-İtalya (Trieste) hattı 92 saat ve 1750 ABD Doları iken, Samsun-Rusya (Novorossisky) hattının 14 saat olmasına karşın 1400 ABD Doları olduğu,

İzmir (Çeşme)- İtalya (Trieste) hattında çalışan Ulusoy Grubu'nun gümrüksüz akaryakıt istasyonu çalıştırdığı, bu imtiyazı kullanırken kendi grupları bünyesinde olmayan TIR araçlarına geciktirme gibi yollarla ayrımcılık yapıldığı,

İddia edilmiştir.

G.2.2. UND Ro Ro Grubu

Raportörlerce, önaraştırma kapsamında, UND Ro Ro Grubu içerisinde yer alan UND Ro Ro İşletmeleri A.Ş., UND Denizcilik A.Ş. ve UND Deniz Taşımacılığı A.Ş unvanlı şirketlerin Yönetim Kurulu Murahhas Azası Cüneyt SOLAKOĞLU

ve Genel Müdürü Cemil BAYÜLGEN ile yapılan görüşmede adı geçen şahısların şikayet konusu çerçevesindeki ifadelerine başvurulmuş olup, sorulara alınan cevaplar aşağıdaki gibidir:

- Söz konusu teşebbüsün ülke içerisindeki diğer hatlarda faaliyet göstermemesinin nedenlerine ilişkin soruya,

"Ülke çapında Ro-Ro taşımacılığı talep, arz ve liman yapısına göre değişik hatlarda yapılabilmektedir. Sektörde uluslararası deniz hukuku kurallarına göre yerli ve yabancı teşebbüsler için tam bir giriş serbestisi bulunmaktadır. Bizim faaliyetlerimizde önemli olan doluluk oranları ve arz-talep dengesidir. Diğer hatlarda faaliyet gösteren firmalar küçük tonajlı ve yavaş gemilerle faaliyet göstermelerine karşın yine de o hatlarda kapasite fazlası yaratmaktadırlar. Bu hatlarda teşebbüsümüze verim sağlanamayacağı düşüncesi ile çalışma yapmamaktayız." şeklinde cevap verilmiştir.

- UND Ro Ro Grubu'nun faaliyet gösterdiği İstanbul-Trieste (İtalya) hattında rakibi olan Ege Ro Ro'nun faaliyetleri, piyasadan çekilmesi ve iki teşebbüs arasında yapılan kira anlaşması hakkındaki soruya ilişkin olarak,

"Ege Ro-Ro İşletmeleri 1998 yılında Tekirdağ limanından kalkış yapmak suretiyle piyasaya giriş yaptı. Daha sonra İstanbul Ambarlı'da kurdukları limandan sefer yapmaya devam ettiler. Öncelikle iki gemi ile başladığı seferlerini 3 gemi ile sürdürmekteydi. Ancak bu sektörde gemi sayısı, düzenli sefer imkanı ve doluluk oranlarının yüksek olması gerekmekte, bu sayede yatırım maliyetlerinin karşılanması imkanı bulunmaktadır. Anılan teşebbüs bu düzeni sağlayamadığı için zor duruma düşmüş ve piyasadan çekilmek durumunda kalmıştır. Bu esnada bizim firmamızın yeni gemileri de sektöre giriş yapmış durumdaydı. Sektörde oluşan düzenli hat yapısının korunması ve oluşan kapasite fazlamızın değerlendirilmesi amacıyla kendilerinin boşalttığı hatta giriş yaptık. Anılan firma iki gemisini dışarıya kiraya vererek finansman maliyetlerini kurtarıırken, üçüncü gemisini bize kiralamayı önerdi. İstanbul-Trieste hattında talep yönünden ikili bir yapı arz etmektedir. Trakya yakasında konuşlanan ve buradaki sanayinin yaptığı ihracatı taşıyan firmaların talebi Trakya'daki Ambarlı'dan kalkmak ve yine bu limana dönmek şeklindedir. Bu yakada oluşan talebin karşılanması için o limandan düzenli seferlerin sürdürülmesi gerekmektedir. Bu hatta haftalık düzenli sefer yapılabilmesi için gemi sayısının korunması gereği ve oluşan gemi açığımızın karşılanması ihtiyacı ile zaten hali hazırda hatta çalışma tecrübesi bulunan geminin kiralanmasının uygun olacağı sonucuna varılmıştır. Kiralama ise doğrudan kira ödenmesi yerine, doluluk oranının tarafımızdan garanti edilerek pazarlamanın yapılması, bu pazarlama sonucu anılan gemiye binen araçların yürürlükteki tarife üzerinden hasılatının tamamının kira olarak ödenmesi şeklindedir. Buna ilişkin sözleşme ve mahsuplaşma örnekleri tarafınıza verilen belgelerde bulunmaktadır. Ege Ro-Ro ile vardığımız mutabakatın 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'a aykırı olmadığı konusunda bir araştırmamızda

oldu. Yapılan sözleşmede anılan teşebbüsün bir daha bağımsız olarak bu hatta faaliyette bulunmayacağı şeklinde bir hüküm bulunmamakta, herhangi bir rekabet sınırlaması getirilmemektedir. Bu nedenle Rekabet Kurumu'na bildirimde bulunmadık." şeklinde cevap verilmiştir.

- Diğer hatlarda faaliyet gösteren Ro Ro işletmeleri (Ulusoy Ro Ro) ile UND Ro Ro Grubu arasında gerçekleştirilen karşılıklı bilet kabulü uygulamasının gerekçeleri ile ilgili olarak,

"Müşterilerimiz ister İstanbul'dan, ister Çeşme'den hareket etsinler aynı teşebbüslerdir. Yani Ulusoy Ro-Ro'nun Çeşme hattını kullanan teşebbüslerin tamamı bizim de müşterilerimizdir. İzmir bölgesinden kalkan araçlar dönüşte Marmara Bölgesi'ne yük getirebilmekteler, aynı durum İstanbul'dan yükleyen bir araç için de İzmir'e dönmek şeklinde geçerlidir. Kısaca burada amaç müşteriye sağlanan bir verimliliktir. Sonuçta müşterinin deniz yolunu tercih etmesini sağlayan bir kolaylıktır. Bu sebeple firmamızın çıkarı doğrultusunda karar alınmıştır. Bu konuda teşebbüsler arasında herhangi bir anlaşma yapılmamıştır. Çeşme hattında çalışan herhangi bir başka firma da bulunmadığı için konunun rekabet hukuku mevzuatına aykırılık oluşturmadığı düşünülmüştür. Yapılan düzenleme sonucu müşterilerin kullanım oranları hesaplanmakta ve bu oranlar üzerinden karşılıklı mahsuplaşma yapılmaktadır." denilmiştir.

- "Taşımacılığını gerçekleştirdiğiniz nakliye firmalarına uyguladığınız ücret, vade, hizmet esaslarını açıklayınız. Müşteriler arasında farklı uygulamalar var mıdır, varsa gerekçeleri nelerdir?" sorusuna karşılık olarak,

"Uyguladığımız navlun fiyatlarını bir liste halinde size sunuyoruz. Her müşterimize taşıma gününe ait olan kur üzerinden çekle ödeme yapması suretiyle ...3... gün vade uygulanmaktadır. Bu sistem Türk ve Avrupalı tüm taşımacılara aynı şekilde uygulanmaktadır. Sadece İran menşeli araçlar; şöförleri uçakla gitmediğinden, navlun ücretini gününde ve döviz olarak ödediğinden ve de ...3... araca karşılık Türk araçlarına verilen ..3.. bedelsiz araç yükleme bileti bu firmalara tanınmadığından belirli bir navlun iskontosu yapılmaktadır. Hizmet kalitesi tüm müşterilere aynı şekilde sunulmaktadır." denilmiştir.

- İtalya çıkışı ilk transit ülke olan Avusturya geçişindeki tren taşımacılığı ve üretilen geçiş belgeleri hakkında UND Ro Ro'nun rolü ve uygulaması hakkında ise,

"Avusturya hükümetinin yıllardan beri değişmeyen ve değişmeyecek olan ülkelere yönelik taşıma kotaları mevcuttur. Bu kota Türkiye için yıllık 15.000 adet geçiş ile sınırlıdır. Oysa ülkemiz ihtiyacı yılda 65.000 geçiş seviyesindedir. Avusturya kamuoyunun çevre ve turizmin zarar görmesine karşı hassasiyeti sebebiyle, Avusturya hükümeti araçların rola trenlerine bindirilerek ülkesinden geçirilmesini talep etmekte ve bu geçişi cazip kılmak için her bir tren taşımasına

bir kara geçişi hakkı tanımaktadır. Teşebbüsümüzün Avusturya tren taşımacılığı firması Ökombi ile yaptığı sözleşme sonucu, Avusturya Ulaştırma bakanlığı tarafından bu hak ülkemize tanınmıştır. Bu sözleşme uyarınca ülkemiz TIR taşımacılığı için Villch-Wels arasında özel bir hat tesis edilmiştir. Bu sayede edinilen belgelerin kullanımında, müşterilerimizin taşıma sıklıklarında zamanlama sorunları yaşanması nedeniyle, 4 tren kullanımına karşılık 3 kara taşıması belgesi kullanılmaktadır. Bu belgelerin dağıtımı Ulaştırma Bakanlığı'nın yetkilendirdiği TOBB'un belirlediği esaslar dahilinde ve onun kontrolü altında firmalara eşit şekilde yapılmaktadır. Bu konuda bizim yaptığımız işlem TOBB adına dağıtımın düzenlenmesinden ibarettir. Bizim herhangi bir takdir yetkimiz bulunmamaktadır." şeklinde bilgi verilmiştir.

Anılan şirket yetkilileri, 1998 yılındaki fiyat azaltımı hakkında ise, Ege Ro Ro'nun düşük fiyatla hizmete başlayacağı beklentisi nedeniyle müşteri kaybetmemek için bu fiyatı uygulamaya başladıklarını, Ege Ro Ro'nun da bu fiyattan başladığını belirtmişlerdir.

Bunun yanı sıra, yetkililer;

- UND Ro Ro Grubu'nun müşterilerinin önemli bir kısmının kendi ortaklarının nakliye şirketleri olduğu, bu nedenle çıkar çatışmasından dolayı yüksek fiyatlarla çalışmalarının mümkün olmadığını, fiyatlarının yabancı Ro Ro gemilerine göre %40 kadar daha ucuz olduğunu üstelik yabancı gemilerin TIR sürücülerine uçakla yolculuk olanağını da sunmadıklarını,

- yabancı Ro Ro şirketlerinin pazara girmek için zaman zaman araştırma yaptıklarını ancak mevcut fiyatlarla ve potansiyel doluluk oranları ile çalışamayacaklarını söylediklerini,

- yeterli karlılık olsa İtalyan ve Yunan Ro Ro şirketlerinin Türkiye pazarına girebileceklerini (bu açıklamaya paralel şekilde, UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği yetkilileri de yapılan görüşmelerde, kendilerinin yabancı gemilere teklif götürdüklerini ancak yabancı şirketlerin %80'ler civarında doluluk garantisi istediklerini bu nedenle anlaşılmadıklarını belirtmişlerdir.),

- Samsun-Rusya (Novorossisky) ya da İzmir (Çeşme)- İtalya (Trieste) hatlarına girmemelerinin nedeni olarak, o hatlarda çalışan teşebbüslerin ...~~3~~ ABD Doları değerindeki gemilerle faaliyetlerini sürdürdüklerini, kendilerinin ise 147 araç kapasiteli gemileriyle bunu yapamayacaklarını,

- sektörün krizlerden çok etkilendiğini, petrol fiyatlarındaki yükselişin ve doluluk oranının kendileri için çok önemli olduğunu, bu çerçevede, gemilerin haftasonu doluluk oranlarının iyi olduğunu, ancak hafta içi gidiş-gelişlerden dolayı doluluk oranının ~~%3'e~~ kadar düştüğünü, bu nedenle iyi bir armatörün gelecekteki risklere karşı da hazırlıklı olması gerektiğini, önceki yıl Ege Ro Ro pazarda iken ~~%3~~, bu yıl ise ~~%3~~ doluluk oranı ile çalıştıklarını,

02-41/468-196

- sektörde yeni yatırımların büyük maliyetler getirdiğini, örneğin 1999 yılında satın aldıkları gemiler için ...3... ABD Doları kredi aldıklarını, 17 Ağustos depremiyle birlikte kriz yaşandığı, sektörde daralma olduğu, ayrıca 19 Şubat devalüasyonunun da dövizle borçlandıklarından dolayı kendilerini olumsuz etkilediğini, ayrıca devalüasyon öncesi nakliyecilerden Türk Lirası bazında ..3.. gün vadeli çek aldıkları için, ...3... ABD Doları zarara uğradıklarını,

ifade etmişlerdir.

Öte yandan, UND Ro Ro yetkililerinden alınan yıllara göre navlun fiyatları ABD Doları bazında şöyledir:

	<i>C/U (komple)</i>	<i>Yarı Römork</i>	<i>Kamyon Römork</i>
<i>19.12.1995</i>	2100	1750	2300
<i>21.7.1997</i>	2000	1650	2150
<i>09.6.1998</i>	1750	1500	1900
<i>30.7.1999</i>	1750	1350	1900
<i>01.4.2000</i>	1825	1400	1900
<i>03.10.2001</i>	1800	1375	1950
<i>03.10.2001 (Ambarlı)</i>	1750	1350	1900

2000 yılındaki fiyat artışı dünya petrol fiyatlarındaki ani yükseliş ile açıklanmıştır.

Ayrıca, raportörler tarafından UND Ro Ro'dan,

- müşterileri arasında fiyat ya da vade konusunda ayrımcılık yapmadıklarını gösterir fatura ve çek tahsilat makbuzları örnekleri,

- UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği yetkililerinin Metin DÜRÜR'e karşı haksız yere borç ödeme ihtarnamesi gönderildiği iddiasına cevaben Metin DÜRÜR imzalı borç erteleme talebi yazısı, borçlarının biriktiğini ve ödemenin yapılmadığını gösterir faks yazıları ile erteleme talebinin reddi yazısı,

- Transbal şirketine de benzer aksamalarından dolayı yazılan borçlarının ödenmesine ilişkin yazı örneği,

alınmıştır. Yetkililerce bu örnekler de belirtilerek, ödemelerinde gecikme yapan nakliye şirketlerine benzer ihtarların gönderildiği, ancak bugüne kadar hiç bir şirkete ödemelerini geciktirmelerinden dolayı faiz işletilmediği açıklanmıştır. Ayrıca, UND Ro Ro Grubu ortaklarının sahibi olduğu nakliye şirketlerinin ise ödemelerinde gecikme yapmadıkları ifade edilmiştir.

Diğer taraftan, UND Ro Ro Grubu şirketleri ile Ege Ro Ro arasında 30.10.2001 tarihinde imzalanan ve 1.1.2002 tarihinden itibaren yürürlüğe girmesi

kararlaştırılan kira sözleşmesinin maddeleri incelendiğinde, Ege Ro Ro'nun bir gemisini kiraya verdikten sonra tekrar bu pazara girmesini kısıtlayıcı bir hüküm bulunmadığı anlaşılmaktadır. Sözleşme hükümlerinin incelenmesi sonucunda, sözleşme ile gemi kiralanmasına ilişkin hükümlerin düzenlendiği ve rekabet sınırlamasına veya işbirliğine yönelik hükümler bulunmadığı saptanmıştır.

G.2.3. Ege Ro Ro Kombine Taşımacılık A.Ş.

Önaraştırma kapsamında, teşebbüsün yönetim kurulu başkan yardımcısı Taner GÜRKAN'dan alınan bilgi notunda aşağıdaki konulara değinilmiştir:

1998 yılında Tekirdağ-Trieste hattında faaliyete bir gemi kiralanarak hizmete başlanmış, 1999 yılında iki gemi daha kiralanmıştır. Hattaki doluluk oranının beklenen düzeyde olmaması ve gemi kiralarının oldukça yüksek olması bu gemilerin satın alınmasını gerektirmiştir. 3 gemi için Hollanda'nın "NIB Capital" bankası liderliğindeki banka sendikasyon grubundan ...3... ABD Doları kredi alınmıştır. Nakliyecilerden gelen yoğun talebe güvenilerek hattın Türkiye hareket limanı Ambarlı-Istanbul'a kaydırılarak, 3.7.2001'den itibaren buradan hizmete başlanmıştır. Ancak ekonomik krizin olumsuz etkilerine nakliyecilerin kapasite artırma vaatlerini yerine getirmemeleri eklenince, Ege Ro Ro içerisine düştüğü nakit akış problemlerine çözüm için alternatifler aramaya başlamıştır. İlk olarak UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ne gemilerin kendilerine kiralanarak çalışmaya devam ettirilmesi önerilmiş, ancak anlaşılammıştır. Son çare olarak iki gemi dış piyasalara kiraya verilmiş bir gemisinde kurulu hattın devamı açısından Ambarlı-Trieste hattında çalışmasına devam etmesine karar verilmiştir. Bunun neticesi olarak söz konusu gemi UND Ro Ro Grubu'na sefer navlun bazında kiraya verilmiştir.

Ege Ro Ro'da yapılan görüşmede Taner GÜRKAN, ayrıca, dünyadaki navlun fiyatlarının Türkiye'deki fiyatlardan daha yüksek olduğunu, buna karşılık doluluk oranlarının yeterli olmadığını belirtmiş, konuyu açıklayan tabloları raportörlere sunmuştur.

Dosya mevcudu bilgi ve belgelere göre, Ege Ro Ro'ya kredi sağılayan "NIB Capital" bankasından gelen Mart ve Haziran 2001 tarihli ihtar yazılarında, Ege Ro Ro'nun kredilerini ödemeyi aksatması nedeniyle gemilerini satması ya da kabul edilebilir ücretten kiraya vermesi istenmiştir. Bu ihtar yazıları, EGE Ro Ro'nun bir gemisini UND Ro Ro Grubu'na kiraya vermesinden yaklaşık 7 ay önce gelmiştir.

Diğer taraftan, Ege Ro Ro tarafından verilen maliyet hesabına göre, maliyetlerin karşılanması için minimum ortalama ...3... araçla çalışılması gerektiği açıklanmış, oysa doluluk oranlarının hem UND Ro Ro hem kendileri için ...3... civarında olduğu belirtilmiştir.

G.2.4. Ulusoy Ro Ro Grubu

Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği A.Ş. Genel Müdürü Mesut CESUR'dan aşağıdaki konularda bilgi alınmıştır:

- Ulusoy Ro Ro Grubu 2000 Eylül'ünden itibaren üç gemisini Çeşme-Trieste hattında çalıştırmaktadır. 1998 Eylül-2000 Eylül döneminde ise bu gemiler UND Ro Ro İşletmeleri A.Ş.'nin kirasında çalışmıştır. Kiralamanın son bulmasının nedeni ise UND Ro Ro İşletmeleri A.Ş. için bu hatta çalışmanın yeterince verimli olmamasıdır.

- Ulusoy Ro Ro Grubu için bu hatta 3 gemi çalıştırılması maliyetleri artırarak geliri düşüren bir uygulama olmasına karşın, hattın gelişeceği düşüncesiyle faaliyetler sürdürülmüştür.

Mesut CESUR ayrıca şunları ifade etmiştir:

- "2001 yılında Çeşme-Trieste hattında arz ettiğimiz kapasite 14 bin araç/yıl olurken, taşınan araç ise ...3... ve doluluk oranı %3.. olarak gerçekleşmiştir. Trieste-Çeşme yönünde ise taşınan araç sayısı ...3... olmuş ve doluluk oranı %3..'lar da kalmıştır. Gidiş-dönüş yapan araç sayısı arasındaki fark adedi, masrafı tarafımızdan yapıldığı halde Çeşme'ye dönmeyen araçlardır. Bu araçlar bilet okuma sistemi içinde UND Ro Ro işletmeleri ile dönüş yapmaktadır ve ayrıca UND Ro Ro ile dönüş yapan araçlar için dönüş bedeli, ayrıca tarafımızdan ödenmektedir.

- Artan kapasite ve gemi sayısı ile birlikte, Çeşme Limanı'nda yolcu gemilerinin yoğun olduğu yaz döneminde TIR'lar için bir bekleme yeri olmadığı, personel azlığı, iskelenin yetersiz kalması gibi gerekçelerle seferlerimiz aksıyor, hatta iptal oluyordu. Bunun önüne geçebilmek için, Çeşme Limanı'na 2 kilometre mesafede 22.500 metrekare otopana cephele bir arazi satın alınmış ve 2001 yılı Mayıs ayı itibarı ile geçici depolama ruhsatı alınan bu sahaya, tır parkı ile birlikte gümrüksüz akaryakıt istasyonu kurularak müşterimize en iyi hizmeti vermek amacıyla yatırımlara devam edilmiştir.

- 1998 yılından bu yana Çeşme-Trieste hattında taşınan araç sayısı aşağıdaki tablodaki gibi gerçekleşmiş ve tablo başlangıçta gelecek vaat ettiğini düşündüğümüz hattın geliştiğini göstermektedir."

Yıl	Sefer Sayısı	Çeşme-Trieste (araç sayısı)	Trieste-Çeşme (araç sayısı)
1998		...3...	...3...
1999	...3...	...3...	...3...
2000	...3...	...3...	...3...
2001	...3...	...3...	...3...

02-41/468-196

<i>Toplam</i>	<i>...₺...</i>	<i>...₺...</i>	<i>...₺...</i>
---------------	----------------	----------------	----------------

Çeşme-Trieste hattında uygulanan navlun tarifesi (1.10.2001 tarihli ve ABD Doları bazında) ve uygulama esasları şöyledir:

	<i>Kamyon Römork</i>	<i>Komple Unit</i>	<i>Dorse</i>
<i>Çeşme-Trieste-Çeşme</i>	1800	1650	1300
<i>Çeşme-Trieste</i>	1325	1075	975
<i>Trieste-Çeşme</i>	1225	975	875

Navlun ödemelerinde çek vadeleri *...₺...* gündür.

Mesut Cesur'dan Kuruma gönderilen Ocak ayı sefer maliyetleri ve taşınan araç sayısına göre yapılan analizden (ABD Doları bazında) şu sonuca ulaşılmaktadır:

Ocak 2002 Toplam Gideri: *...₺...*
Ocak 2002 Toplam Geliri (yaklaşık):
(*...₺...*)+(*...₺...*)+(*...₺...*)+(*...₺...*)+(*...₺...*)+(*...₺...*)
= *.....₺.....*

Söz konusu rakam *%..₺..*'lük kur kaybı ile *...₺...* ABD Doları olarak gerçekleşmektedir. Ayrıca bonus uygulaması ile bu rakam daha da düşecektir. Bu durumda karlılık oranı yaklaşık *%..₺..*'tir.

Mesut CESUR ayrıca;

- Çeşme'deki gümrüksüz akaryakıt istasyonlarının gümrük personeli gözetiminde çalıştığını bu nedenle hiç bir TIR aracına öncelik, ayrımcılık yapılamayacağını,
- UND Ro Ro Grubu'nun Çeşme-Trieste hattından çekilmesinin gemilerinin kapasitesinin hatta göre büyük olmasından kaynaklandığını, kendilerinin İstanbul-Trieste hattına girmemelerinin nedeninin ise gemilerinin UND Ro Ro ile rekabet edemeyecek kadar yavaş olduğunu,
- İstisnasız tüm müşterilerine *...₺...* gün vadeli çek ödemesi uyguladıklarını,
- Ukrayna'ya başka Ro Ro şirketlerinin sefer yaptığını, Mersin'e Kuzey Avrupa'dan Ro Ro gemilerinin çalıştığını, bu pazarın uluslararası kurallar gereği yerli ve yabancı tüm teşebbüslere açık olduğunu,

belirtmiştir.

Mesut CESUR Karadeniz Ro Ro ile olan ilişkileri hakkında ise şunları belirtmiştir:

"Karadeniz Ro Ro İşletmesi A.Ş., Nisan 1997 de kurulmuş olup, % 50'sini Ulusoy Martı İşletmeleri A.Ş., %50'sini Kaptanoğlu Grubu'nun ortakları olan şahıslar temsil etmektedir.

Bu firma Samsun-Rusya (Novorossisky) hattında Ro Ro işletmeciliği yapan Ulusoy Martı İşletmeleri A.Ş. ile Kaptanoğlu Grubu'nun bir araya gelerek kurdukları ve sadece pazarlama, rezervasyon, bilet satışı hizmetlerini ifa eden bir müessesedir. Bu şirketin kuruluşundan amaç her iki firmanın aynı hizmetler için yaptıkları masrafları azaltmak ve burdan doğan katma değeri müşterimize yansıtmaktır.

Nitekim Samsun-Rusya (Novorossisky) hattında Karadeniz Ro Ro İşletmesi A.Ş.'nin kuruluşundan önce uygulanan navlun fiyatları, yukarıda bahsettiğimiz işletme maliyetlerinin aşağıya çekilmesi sonucu doğan katma değer karşılığı aşağı çekilerek müşteriye yansıtılmıştır.

Bahse konu fiyatlar Karadeniz Ro Ro İşletmesi A.Ş.'nin kuruluşundan önce 1500-2000 USD arasında uygulanmakta iken bu firmanın kuruluşundan sonra 1400 USD'ye düşürülmüş, artan yakıt fiyatlarına ve liman masraflarına rağmen hiçbir zam yapılmadığı gibi, 2001 yılı Temmuz ayından itibaren bu kattı kullanan Uluslararası nakliyecilere,

1-Taşdıkları her ...3... araç için ...3... araç ücretsiz geçiş hakkı verilmiş,

2- Uluslararası nakliyecilerimizin Rusya'ya sefer yapan beher aracının Rusya'da kaldığı ilk 15 gün içinde doğabilecek "3.şahıs mali mesuliyet sigorta poliçesi" için Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nden ...3... USD ödeyerek satın aldığı "3.şahıs mali mesuliyet poliçesi" Karadeniz Ro Ro İşletmesi A.Ş. tarafından ücretsiz karşılanmaya başlanmıştır.

3- Navlun ödemelerinde Uluslararası Nakliyecimize ...3... gün vade tanınmakta olup bundan doğan kur kaybı da yaklaşık ...3... USD dir.

Bir başka deyişle beher araç navlununda ...3... bonus geçiş hakkı verilmiş, "3.şahıs mali mesuliyet poliçesi" Karadeniz Ro Ro İşletmesi A.Ş. tarafından karşılanmış ve 30 gün vadeden doğan kur kaybı neticesinde yaklaşık ...3... USD indirim yapmış olup, gerçek manada bilet fiyatımızın yaklaşık ...3... USD olduğu görülmektedir."

G.2.5. Karadeniz Ro Ro İşletmeleri A.Ş.

Önaraştırma kapsamında yapılan yerinde incelemeler çerçevesinde, raportörlerce Karadeniz Ro Ro'nun Yönetim Kurulu Üyesi H.Barbaros GÜNAY'dan alınan yazıda aşağıdaki hususlar yer almaktadır:

"Karadeniz Ro Ro Nisan 1997 yılında Kaptanoğlu grubu ve Ulusoy Martı Ro Ro grubunun katılımı ile kurulmuştur. 1993 yılında Cenk Denizcilik tarafından Karadeniz'de Türkiye ile Rusya arasında başlatılan Ro Ro taşımacılığı daha sonraki senelerde gelişerek bir çok firmanın burada çalışmasına sebep olmuştur. 1994-1997 yılları arasında yıllık 30.000 civarında TIR taşınmıştır. Ancak Rusya'daki ekonomik kriz nedeniyle 1997 yılında bu hatlarda çöküş başlamış ve bir çok şirket ile gemi bu hattan çekilmiştir.

Cenk Denizcilik ve Ulusoy-Martı grubu bu hatta mevcudiyetlerini devam ettirebilmek, maliyetlerini düşürmek ve tek bir elden idare edebilmek için birleşmişlerdir. Novorossiysk'de 2 ayrı iskelede çalışan bu firmalar birleşerek maliyetlerini aşağı çekmişler ve mevcudiyetlerini bu yıla kadar korumuşlardır. Maliyet düşüşünü de müşterilerine yansıtmışlardır. Hattın başladığı yıl 2000 USD olan taşıma ücreti yıllar içinde 1400 USD'ye kadar çekilmiştir. Ancak yılda 30.000 olan TIR trafiği geçen yıl 10 binin altına düşmüş, bu yıl ise Rusya Federasyonu'nun geçiş belgelerini 3300 adetle sınırlandırması ve ücretli belgeleri kaldırması nedeniyle, bu trafiğin 5000'in altında kalacağı hesaplanmaktadır. Bu hatta şu anda İstanbul/Ukrania Beno Denizcilik, Zonguldak/Ukrania hattında Pakoil Denizcilik, Zonguldak/Ukrania ve Samsun/Novo hattında Karadeniz Ro Ro faaliyet göstermektedir. Geçen yıllarda bir çok firma büyük paralar kaybederek bu hatlardan çekilmiştir. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. bile o yıllarda bir kamu kuruluşu olmasına rağmen bu hatlardan büyük zararlar nedeniyle çekilmiştir.

Samsun/Novo hattında geçen yıllarda 6 gemi ile çalışan Karadeniz Ro Ro, şu anda 2 gemi ile çalışmaktadır. Zonguldak/Ukrania arasında da 1 kiralık gemisi çalışmaktadır. 1 geminin yıllık taşıma kapasitesi 7500 araç olduğu ve bu yıl hattın 5000 civarında olacağı düşünüldüğünde 3 geminin ne kadar atıl kapasite yarattığı ortaya çıkmaktadır. Ancak 2 hattında yürütülmesi içinde minimum 3 gemi gerekmektedir. Bu yıl hattın devamı ve Türk ihracatçısını desteklemek için 6 aydır Romork üzerinde "Aktarma Taşımacılığı" denen bir sistem geliştirmekteyiz. Burada sadece ihracat narenciye ve domates yükü taşınmaktadır. Bu taşımanın TIR taşıması içinde payı %...3...'ye ulaşmış olup devamlı da artmaktadır. Sadece TIR taşımasına mahkum kalmış olsaydık, zannedirim bu yılda Karadeniz Ro Ro bu hattı terk ederdi. Ek'teki Ocak 2000 maliyet tablosunda da görüleceği gibi sadece TIR navlun geliri ancak maliyetleri karşılamaktadır. Dorse navlun geliri ise bu hattın devamını sağlamaktadır. Bugün orada çalışan iki geminin değeri ...3... doların üzerinde olduğu göz önüne alınırsa aylık ...3... USD'nin altında bir getiriyi hangi yatırımcı veya armatör kabul eder, gelir orada çalışır?

Ro Ro taşımacılığı bugün sermaye, tecrübe ve sabır isteyen bir işletme şeklidir. Bir geminin değeri milyonlarca USD olup sermaye dönüşümü çok uzun yıllar sürmektedir. UND yönetimi bir çok defa Rusya Federasyonu ile görüşerek bu hatta yeni gemiler ve şirketler oluşturmak istemiştir. Bu kadar ortağı olan UND niye H.Paşa/İtalya hattında olduğu gibi gemiler alıp bu hatta girmemiştir?

Engelleyen hiç bir şey yoktur. Limanlar herkese açıktır. Deniz Kocaman. Kendine ve sermayesine güvenen her kuruluş bu hatta özgürce çalışabilir."

H.Barbaros GÜNAY'ın açıkladığı maliyet hesabına göre; Karadeniz Ro Ro'nun Samsun-Novorossisky hattında pazarlamasını yaptığı 2 gemi, Ocak 2002'de **%3.** karlılıkla çalışmıştır. Bu maliyet hesabında esas alınan ay için 12 sefer yapılmış, 2001 yılının son ayları için ortalama sefer sayıları da bu benzer şekilde gerçekleşmiştir.

G.2.6. Denizcilik Müsteşarlığı

Önaraştırma sürecinde raportörlerin, Denizcilik Müsteşarlığı yetkilileriyle yapmış olduğu görüşmelerde, ilgili daire başkanları, ülkemizin bağlı olduğu uluslararası kurallar gereği, yerli ve yabancı tüm Ro Ro şirketlerinin Türk limanlarına serbestçe yanaşabileceğini ve hiç bir engellemeye maruz kalmadan Türk ve yabancı limanları arasında bu hizmeti yapabileceklerini belirtmişlerdir.

Yetkililer ayrıca,

- düzenli hat seferi yapacak Ro Ro şirketlerinin Denizcilik Müsteşarlığı'ndan hat izni almaları halinde ilgili limanlardaki faaliyetlerinin gecikmeye uğramaksızın yapılmasının kolaylaşacağını,
- Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilen hat izninin ilgili kamu kurumları arasında koordinasyona yardımcı olduğunu,
- Ro Ro şirketlerinin bu izni almadan da düzenli hat seferleri yürütebileceklerini,
- hat izni verilirken Ro Ro şirketlerinden şirketlerine ve gemilerine ait bazı bilgi ve belgeleri Denizcilik Müsteşarlığına ibraz etmelerinin istendiğini,
- "Hat İzni Verme Kriterleri"nin yönetmelik ya da benzeri bir düzenleme şeklinde hazırlanmadığı, ancak uygulamada bu kriterlere bakıldığı ifade edilmiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı'ndan alınan, 2001 yılı "Bölge Müdürlükleri Bağılısı" limanlarda yapılan gemi seferlerine ilişkin bilgiler şunlardır :

İZMİR BÖLGE

<i>Gemi Tipi</i>	<i>Kalkış Limanı</i>	<i>Variş Limanı</i>	<i>Firması/Acentesi</i>
Ro Ro	Çeşme	Trieste	Ulusoy Gemi İşl. A.Ş.
Ro Ro	Çeşme	Trieste	Ulusoy Deniz Nak.
Ro Ro	Çeşme	Trieste	Ulusoy Deniz Yolları
Yolcu/Ro Ro	Çeşme	Venedik	Herkül Turizm
Yolcu/Ro Ro	Çeşme	Brindizi	Herkül Turizm

SAMSUN BÖLGE

<i>Gemi Tipi</i>	<i>Kalkış Limanı</i>	<i>Variş Limanı</i>	<i>Firması/Acentesi</i>
Ro Ro	Samsun	Novorosisky	Kalkavan Ac.
Ro Ro	Samsun	Novorosisky	Ulusoy Deniz Nak.

İSTANBUL BÖLGE

<i>Gemi Tipi</i>	<i>Kalkış Limanı</i>	<i>Variş Limanı</i>	<i>Firması/Acentesi</i>
Ro Ro	Tekirdağ	Trieste	Ege Ro Ro
Ro Ro	İstanbul	Trieste	Deniz Nak.Türk A.Ş.
Ro Ro	İstanbul	Trieste	Ulusoy Gemi İş.A.Ş.
Ro Ro	İstanbul	Trieste	UND Denizcilik A.Ş.
Ro Ro	İstanbul	Trieste	UND Ro Ro İş. A.Ş.
Ro Ro	İstanbul	Trieste	Vakıf Deniz Fin.Kir.
Ro Ro	İstanbul	Trieste	UND Ro Ro A.Ş.

TRABZON BÖLGE

<i>Gemi Tipi</i>	<i>Kalkış Limanı</i>	<i>Variş Limanı</i>	<i>Firması/Acentesi</i>
Ro Ro/Yolcu	Trabzon	Soçi	Sarı Denizcilik A.Ş.
Ro Ro/Yolcu	Trabzon	Soçi	Karden Gemi A.Ş.

ÇANAKKALE BÖLGE

<i>Gemi Tipi</i>	<i>Kalkış Limanı</i>	<i>Variş Limanı</i>	<i>Firması/Acentesi</i>
Ro Ro	Gemlik	Marsilya	Cenk Denizcilik
Ro Ro	Gemlik	Koper	Cenk Denizcilik
Ro Ro	Gemlik	Alger	Cenk Denizcilik
Ro Ro	Gemlik	Pireaus	Cenk Denizcilik
Ro Ro	Gemlik	Fos	Cenk Denizcilik
Ro Ro	Gemlik	Tunus	Cenk Denizcilik
Ro Ro	Gemlik	Liverno	Cenk Denizcilik

MERSİN BÖLGE

<i>Gemi Tipi</i>	<i>Kalkış Limanı</i>	<i>Variş Limanı</i>	<i>Firması/Acentesi</i>
Ro Ro	Mersin	G.Magosa	A.V.A.Dolfin Dnz.
Ro Ro/Yolcu	Taşucu	Girne	Akgünler Denizcilik
Ro Ro	Mersin	G.Magosa	Result Ship.Alpar
Ro Ro	Mersin	G.Magosa	Result Shp.MSC.
Ro Ro	Mersin	G.Magosa	Y.Y.Medusa Dnz.
Ro Ro	Mersin	G.Magosa	İtimat Line Osa.Dnz.
Ro Ro	Taşucu	Girne	Fergün Denizcilik

H- GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

Önaraştırma kapsamındaki iddia ve tespitler her ilgili coğrafi pazar için ayrı ayrı değerlendirilmiş, aşırı fiyat ve ayrımcı davranış iddiasının değerlendirmesi üç coğrafi pazar için ortak olarak yapılmıştır.

H.1. İstanbul-İtalya (Trieste) Hattı

a) UND Ro Ro İşletmeleri A.Ş., UND Denizcilik A.Ş., UND Deniz Taşımacılığı A.Ş. ve Ege Ro Ro Kombine Taşımacılık A.Ş.'nin aralarında bir işbirliğine giderek fiyat ve tahsilat yöntemlerini yeknesaklaştırdıkları iddiası.

UND Grubu bünyesindeki üç şirket ekonomik bütünlük göstermekte ve aynı teşebbüs bünyesinde bulunmaktadır. Dolayısıyla aynı teşebbüs içerisindeki tüzel kişilikler arasındaki koordinasyon bulunması tek teşebbüs olmalarının gereğidir ve rekabet sınırlaması anlamı taşımamaktadır. Şikayet başvurusunda tüzel kişiliklerden yola çıkılarak yanlış değerlendirmede bulunulmuştur. Bu nedenle yalnızca UND Grubu ve Ege Ro Ro Grubu arasındaki işbirliği yapısı değerlendirilmiştir.

EGE Ro Ro'nun bir gemisini UND Ro Ro Grubu'na kiraya vermesinden yaklaşık 7 ay önce Ege Ro Ro'ya kredi sağlayan "NIB Capital" bankasından gelen Mart ve Haziran 2001 tarihli ihtar yazılarında, Ege Ro Ro'nun kredilerini ödemeyi aksatmasında dolayı gemilerini satması ya da kabul edilebilir ücretten kiraya vermesi istenmiştir. Bu ihtar yazıları Ege Ro Ro Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Taner GÜRKAN'dan alınan bilgileri doğrular niteliktedir. Dolayısıyla EGE Ro Ro'nun bir gemisini UND Ro Ro Grubu'na sefer navlun bazında kiraya vermesinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir anlaşma ya da uyumlu eylem olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Zira, EGE Ro Ro pazardan tamamen çekilmiş, diğer iki gemisini de yurt dışı piyasalara kiraya vermiştir. Bu kira anlaşması, şikayet dilekçesinde aktarıldığı üzere teşebbüslerin rekabetten kaçınmaları amacı ile düzenlenmemiş, zorda kalan bir teşebbüsün ilgili pazardan çekilmesi sonucu oluşmuştur. Keza sözleşme hükümlerinin incelenmesinde kira şartlarının belirlendiği, hatta çalışmama veya tekrar giriş yapmama şeklinde bir rekabet yasağının bulunmadığı görülmektedir. Ayrıca kiralanan geminin uyguladığı fiyatların UND Ro Ro Grubu ile aynı olması da doğaldır. Çünkü geminin tüm pazarlama ve taahhüt hizmetleri UND Ro Ro Grubu tarafından gerçekleştirilmekte ve sadece geminin teknik işletim sorumluluğu Ege Ro Ro Grubu'nda bırakılmaktadır. Sözleşmenin Ege Ro Ro Grubu'nun gemi için üstlendiği finansman yükünü karşılayacak şekilde düzenlenmesi nedeniyle ayrıntılı kira hükümleri içerdiği belirlenmiştir. Anılan nedenlerle UND Ro Ro Grubu ile Ege Ro Ro Grubu arasındaki sözleşmenin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olmadığı sonucuna varılmıştır.

Bu hatta çalışan iki grubun birleşerek tekel yaratıldığı şeklindeki iddia da geçerli görülmemektedir. Yukarıda aktarıldığı üzere, batmakta olan bir teşebbüs pazar

yapısı sonucu kendi iradesi ile ilgili pazardan çekilmek durumunda kalmıştır. Olayda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında yoğunlaşma doğurucu bir işlemle ilgili pazarda tek teşebbüsün kalması söz konusu değildir. Bu nedenle ilgili pazarda oluşan durum hakkında 4054 sayılı Kanun'un 7., 10. ve 11. maddeleri kapsamında her hangi bir işlem tesisine gerek bulunmamaktadır.

b) İzmir-İtalya hattında faaliyet göstermekte olan Ulusoy Ro Ro'nun İstanbul-İtalya hattında çalışan 4 şirket ile aralarında var olan anlaşma gereği onların hattına girmedeği, aynı şekilde söz konusu 4 şirketin de İzmir-İtalya hattına girmedeği iddiası.

Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde, İstanbul-İtalya hattında faaliyet gösteren teşebbüslerin sahip oldukları gemilerin kapasitelerinin İzmir-İtalya hattı için oldukça fazla oluşu, ayrıca bu hatta girseler bile yeterli doluluk oranını yakalamalarının mümkün olmadığı, ayrıca Ulusoy Ro Ro Grubu'nun İzmir-İtalya hattında çalıştırdığı gemilerin de İstanbul-İtalya hattında rekabet edemeyecek kadar yavaş olduğu dikkate alındığında, anılan durumun ilgili teşebbüslerin bağımsız ticari kararlarından kaynaklandığı, Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir rekabet ihlalinin bulunmadığı sonucuna varılmıştır.

c) RODER Derneği dergisinde yer alan; UND Ro Ro murahhas azası Cüneyt SOLAKOĞLU'nun şirketlerinin Ege Ro Ro ile anlaşma yaptıklarına ilişkin sözlerinin yapılan rekabet ihlalinin kanıtı olduğu iddiası.

UND Ro Ro Grubu şirketlerinin Yönetim Kurulu Murahhas Azası Cüneyt SOLAKOĞLU, ilgili dergide yayımlanan ifadelerinin; iki gemisini yurt dışına kiraya verecek olan Ege Ro Ro'nun bir gemisini de kendilerine kiraya verme teklifi üzerine söylenmiş olduğunu belirtmiştir. Dolayısıyla aralarında kira sözleşmesi yapan iki teşebbüsün birinin diğerinin iki gemisini yurt dışına kiraya vereceğinden haberdar olması mümkün olduğundan, dergide yer alan ifadelerin bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği, Ege Ro Ro'ya ilgili bankadan gelen ihtar yazıları da göz önüne alındığında, Ege Ro Ro'nun UND Ro Ro Grubu'nun isteği üzerine iki gemisini yurt dışına kiraya vererek pazardan çekilmiş olabileceği iddiasının doğru olmadığı kanaatine varılmıştır. Dergide yer alan ifadelerden de, bu sözleşmenin rekabetin sınırlanması amacıyla yapılmadığı anlaşılmaktadır.

H.2. İzmir-İtalya (Trieste) Hattı

Şikayetçinin başvurusunda; RODER Derneği dergisinin Şubat 2002 sayısının 26. sayfasında, UND Ro Ro ile Ulusoy Ro Ro arasındaki karşılıklı bilet kabulü uygulamasının rekabetin ihlali olduğu ve derginin 32. sayfasındaki Ulusoy Ro Ro Genel Müdürü Mesut CESUR'un ifadelerinin fiyat belirleme konusunda UND Ro Ro ile aralarında gerçekleşen uyumlu eylemin ikrarı olduğu iddiası yer almaktadır.

Söz konusu dergide yer alan Mesut CESUR'un Ulusoy Ro Ro Grubu ile UND Ro Ro Grubu'nun karşılıklı bilet kabul sistemi ve fiyat konusundaki görüşmelerine ilişkin açıklamaları dikkate alınarak, iki teşebbüsün ortak bilet kabul uygulamasının, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir anlaşma veya uyumlu eylem niteliğinde olup olmadığı incelenmiştir.

Önaraştırma kapsamındaki şikayet konusu uygulama aynı düzenli hatta faaliyet gösteren ve rakip konumundaki teşebbüsler arasında bir anlaşma niteliğinde değildir. Uygulamanın tarafları olan Ulusoy Grubu Çeşme-Trieste hattında hizmet sunmakta, UND Ro Ro Grubu ise İstanbul-Trieste hattında hizmet sunmaktadır. Birbirleriyle aynı coğrafi pazarlarda bulunmayan teşebbüslerin, tüketici yararına düzenledikleri bir ticari hizmet değişimi söz konusudur. Bu şekildeki tek bilet uygulamasının, belirlenen ilgili ürün pazarlarında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacına yönelik olmadığı açıktır. Bu uygulama sonucu, birbirlerine potansiyel rakip olabilecek nitelikteki teşebbüslerin karşılıklı olarak ilgili pazarlara giriş yapmadıkları iddiası da, pazarın yapısı gereği girişlerin olmadığı tespitini ile dayanaksız kalmaktadır. Belirtilen uygulama, hizmeti talep edenlerin isteği üzerine hayata geçirilmiş ve müşterilere kolaylık sağlayan bir uygulama niteliğindedir. Anılan gerekçelerle Ulusoy Ro Ro Grubu ile UND Ro Ro Grubu'nun karşılıklı bilet kabul sistemi ve ortak bilet kabul uygulamasının, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir anlaşma veya uyumlu eylem niteliğinde olmadığı ve iddia hakkında bir işlem tesisine gerek bulunmadığı sonucuna varılmıştır.

H.3. Samsun-Rusya (Novorossisky) Hattı

Şikayet dilekçesinde, Samsun-Novorossisky hattında çalışan Karadeniz Ro Ro'nun, daha önce aynı hatta faaliyet gösteren Cenk Denizcilik'in ve Ulusoy Denizcilik'in tekel yaratılarak birleşmesi sonucu oluştuğu iddia edilmektedir.

Cenk Denizcilik Grubu ortakları ve Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş.'nin %50, %50 ortak olarak kurdukları, acentelik ve pazarlama şirketi niteliğindeki Karadeniz Ro Ro'ya ilişkin iddia çerçevesinde yapılan inceleme sonucunda, pazara giriş engelleri bulunmaması, ulusal ve uluslararası rekabetin varlığı hususları dikkate alınarak ortak girişiminin hakim durum meydana getirmede kanaatine varılmıştır. Öte yandan, söz konusu işlem ile 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi de ihlal edilmemiştir.

H.4. Ro Ro Navlun Ücretlerin Yüksekliği ve Ayrımcı Davranışlarda Bulunduğuna İlişkin İddialar

Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro Ro taşımacılığı pazarı her hangi bir yasal giriş engeli bulunmayan, Türk ve yabancı teşebbüsler açısından potansiyel rekabete açık bir pazardır. Ayrıca, her ne kadar bu raporda ilgili ürün pazarı tanımlaması "Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro Ro taşımacılığı pazarı" olarak alınmışsa da karayoluyla yapılan taşımacılık, Ro Ro taşımacılığının belli

bir ölçüde ikamesi olabilmektedir. Gerek şikayetçi taraf UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği yetkilileri, gerekse Ro Ro hizmeti sunan teşebbüsler Ro Ro navlun fiyatlarında meydana gelen artışın karayolu nakliyecilerinin Ro Ro'ya olan talebini azaltacağını, karayolu ile ulaşımın talebin artacağını açıklamışlardır. Bu nedenle yalnızca tanımlanan ilgili pazarlardaki pazar paylarıyla teşebbüslerin hakim durumda olup olmadıklarının değerlendirilmesinin yapılması karayoluyla yapılan taşımacılık pazarının ihmal edilmesi sonucunu doğurmaktadır.

Bununla birlikte söz konusu üç hatta faaliyet gösteren UND Ro Ro Grubu, Ulusoy Ro Ro Grubu ve Karadeniz Ro Ro %100'e yakın oranlardaki mevcut pazar payları ile ayrı ayrı ilgili pazarlarda hakim durumda kabul edilebilecektir. Ancak hakim durumun önemli kriterlerinden biri kabul edilen giriş engelinin bu pazarlarda olmaması ve potansiyel rekabetin mevcut oluşu bu teşebbüslerin mevcut pazar paylarıyla sahip oldukları hakim durumunu zayıflatmakta dolayısıyla; 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde yer alan, "*Hakim 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 gücünü ifade eder.*" şeklindeki tanımlamada belirtildiği şekilde mevcut ve potansiyel rakiplerinden bağımsız hareket ederek "fiyat"ı belirleyebilme güçlerini kısıtlamaktadır. Ancak, yalnızca mevcut pazar paylarıyla değerlendirildiklerinde hakim durumda buldukları söylenebilecek teşebbüsler için maliyet-fiyat değerlendirmesi yapılması yararlı olacaktır.

Dosya mevcudu bilgi ve belgeler çerçevesinde maliyet analizleri incelendiğinde, söz konusu hatlarda uygulanan fiyatların sefer bazında maliyetlere göre yüksek olduğunu söylemenin güç olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu Ro Ro şirketlerinin faaliyet gösteren gemilerinin doluluk oranları %... ϵ ...ler düzeyinin altına inebilmektedir. Ayrıca, bu pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüsler satın almış oldukları gemilerin değerlerinden dolayı yüksek finansman ve amortisman maliyeti ile karşı karşıyadır. Örneğin, Ege Ro Ro tarafından verilen maliyet hesabına göre, maliyetlerin karşılanması için minimum ortalama ... ϵ ... araçla çalışılması gerektiği açıklanmış, oysa doluluk oranlarının hem UND Ro Ro hem kendileri için ... ϵ ... civarında olduğu belirtilmiştir. Ekonomik krizlerle birlikte ihracatın azalması, Ro Ro hizmetine olan talebin aşırı düşüşünü beraberinde getirebilmektedir. Ayrıca Rusya'da yaşanan krizin doğurduğu talep azalmasında olduğu gibi dış piyasalarda yaşanan krizler de bu sektörü önemli derecede etkilemektedir.

Dolayısıyla, söz konusu teşebbüslerin maliyet kalemleri arasında yer alan yüksek finansman ve amortisman bedelleri, ayrıca risk faktörleri doğrudan sefer bazlı maliyet analizi yapılmasını ve buna göre aşırı fiyat değerlendirmesinde bulunulmasını oldukça güçleştirmektedir. Ancak teşebbüslerden elde edilen maliyet tabloları incelendiğinde, %... ϵ ...-%... ϵ ... düzeyinde gerçekleşen karlılık oranları ile ve gerçekleşen doluluk oranlarına göre aşırı sayılabilecek oranlarda bir fiyat uygulanmadığı ortaya çıkmaktadır. Söz konusu teşebbüslerin "aşırı fiyat

uygulansa potansiyel yerli ve yabancı rakipler bu pazarlara çoktan girerlerdi" yönündeki ifadeleri de bu kapsamda doğru kabul edilebilecektir.

Şikayete konu olan teşebbüslerin fiyatlama konusunda getirdikleri bir diğer açıklama ise, bu teşebbüslerin ortaklarının önemli bir bölümünün aynı zamanda kendi müşterileri olmaları, bu nedenle yüksek fiyatlarla çalışamayacakları, öncelikle kendi ortaklarından tepki görecekleri şeklindedir. Bu açıklamaların da söz konusu teşebbüslerin fiyatlama stratejileri açısından doğru olduğu kanaatine varılmıştır.

İlgili pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerin uyguladıkları fiyatların ve maliyet tablolarının incelenmesi sonucunda ve yukarıda yer verilen tespitlerin ışığında, söz konusu teşebbüslerin aşırı fiyat uygulamadıkları sonucuna varılmıştır.

Şikayetçi tarafından ifade edilen diğer bir iddia ise, hakim durumda olan teşebbüslerin müşterileri arasında farklı ödeme düzenlemeleri yaptıkları, hizmet sunumunda farklılıklar bulunduğu ve bu durumun ayrımcılık yarattığıdır. Önaraştırma kapsamında yapılan incelemelerde, bu iddiaların gerçekliğine dair herhangi bir olguya rastlanılmamıştır. İddialara gerekçe teşkil eden, ödemede bulunmayan firmalara farklı davranıldığına dair herhangi bir tespit yapılmamıştır. Ulusoy Grubu'nun sahip olduğu imtiyazla çalıştırdığı gümrüksüz akaryakıt istasyonu aracılığıyla bu Grup bünyesinde olmayan TIR araçlarını geciktirdiği ile ilgili iddiaların ise, bu faaliyetin kamu otoritelerinin denetimi ile gerçekleşiyor olması nedeniyle geçerliliği bulunmadığı anlaşılmaktadır. İlgili pazarlarda hakim durumda bulunan teşebbüslerin, bu hakim durumlarını kötüye kullandıklarına dair herhangi bir bulguya ulaşılamadığından, belirtilen iddialar hakkında herhangi bir işlem tesisine gerek bulunmadığı anlaşılmıştır.

I- SONUÇ

Yukarıda yer verilen tespit ve değerlendirmeler doğrultusunda;

1) UND-Uluslararası Nakliyeciler Demeği tarafından, Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro Ro taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un ihlal edildiğine dair şikayet konusu yapılan iddiaların 4054 sayılı Kanun kapsamında ihlal oluşturmadığına, dolayısıyla herhangi bir işlem tesisine gerek bulunmadığına OY BİRLİĞİ ile,

2- Cenk Denizcilik Grubu Ortakları ve Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş. tarafından Karadeniz Ro Ro İşletmesi A.Ş. unvanlı ortak girişim şirketinin kurulması, 4054 sayılı Kanun kapsamında bir ihlal teşkil etmediğinden, aynı Kanun'un 51. maddesi çerçevesinde 13.6.2002 tarih, 02-38 sayılı Kurul toplantısında yapılan ve karar yeter sayısı sağlanamayan oylamadan sonra

02-41/468-196

yapılan oylamada soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına OY ÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

KARŞI OY GEREKÇESİ
(27.6.2002 tarihli ve 02-41 / 468-196 sayılı Kurul Kararı)

1. Cenk Denizcilik Grubu Ortakları ve Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş. nin %50 , %50 ortak olarak kurdukları "Karadeniz Ro Ro İşletmesi A.Ş." nin yoğunlaşmadan çok işbirliği doğrucu bir ortak girişim niteliğinde olduğu, bu ortak girişimin kurulmasına dayanak olan protokolün de işbirliği sonucu doğuran bir anlaşma niteliğide bulunduğu ve 4054 sayılı Kanunun 4. Maddesinin a, b, c bentlerindeki yasaklar kapsamında yerelması gerektiği çok açık iken, rekabet hukuku anlamında haklı bir gerekçe bulunmaksızın, ihlal oluşmadığından bahisle, soruşturma açılmaması şeklindeki çoğunluk görüşüne katılmıyorum.
2. 4054 sayılı Kanunun 51. Maddesinin ikinci fıkrası uyarınca toplantı ve karar yetersayısı bakımından uyulanan yöntemde de katılmıyorum. Şöyleki, ilk oylamada 9 üyenin katılımıyla ,5/4 şeklinde oylama gerçekleşmiş ve karara nisabı sağlanamadığından ilgili hüküm gereği ertelemeye gidilmiştir. 51. Madde hükmü, Başkanın ikinci toplantıya, tüm üyelerin iştirakini sağlamasını öngörmüştür. Bu husus denenmeden, Kanuna ve Kurula uygulamalarına aykırı bir şekilde, salt çoğunluklu karar alınması usul hatasıdır. Kurul oylama yöntemini her zaman aynı ilke çerçevesinde yürütmek durumundadır.

Prof.Dr.Zühtü AYTAÇ
Kurul Üyesi

(27.6.2002 tarihli ve 02-41 / 468-196 sayılı Kurul Kararı'na)
Karşı Oy Gerekçesi

3. Cenk Denizcilik Grubu Ortakları ve Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş. nin %50 - %50 ortak olarak kurdukları "Karadeniz Ro Ro İşletmesi A.Ş." nin yoğunlaşmadan çok işbirliği doğrucu bir ortak girişim niteliğinde olduğu, bu ortak girişimin kurulmasına dayanak olan protokolün de, işbirliği sonucu doğuran bir anlaşma niteliğinde bulunduğu ve 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin a, b, c bentlerindeki yasaklar kapsamında yer alması gerektiği çok açık iken, rekabet hukuku anlamında haklı bir gerekçe bulunmaksızın, ihlal oluşmadığından bahisle soruşturma açılmaması şeklindeki çoğunluk görüşüne katılmıyoruz.
4. 4054 sayılı Kanun'un 51. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca toplantı ve karar yeter sayısı bakımından uygulanan yöntem de katılmıyoruz. Şöyle ki, ilk oylamada 9 üyenin katılımıyla 5/4 şeklinde oylama gerçekleşmiş ve karar için yeterli nisap sağlanamadığından, ilgili hüküm gereği ertelemeye gidilmiştir. Kanun'un 51. madde hükmü, Başkanın ikinci toplantıya tüm üyelerin iştirakini sağlamasını öngörmüştür. Bu husus denenmeden, Kanun'a ve Kurul uygulamalarına aykırı bir şekilde, salt çoğunlukla karar alınması usul hatasıdır. Kurul, oylama yöntemini her zaman aynı ilke çerçevesinde yürütmek durumundadır.

Bu gerekçelerle, kararın 2. maddesine katılmıyoruz.

Dr. Kemal EROL
İkinci Başkan

A. Ersan GÖKMEN
Kurul Üyesi

02-41/468-196

Rekabet Kurulu'nun 17.6.2002 Gün ve 02-41/468-196 Sayılı Karar'ına
KARŞI OY GEREKÇESİ

Cenk Denizcilik Grubu Ortakları ile Ulusoy Martı Ro Ro İŞletmeleri A.Ő.'nin %50-%50 paylarla kurdukları Karadeniz Ro Ro İŞletmesi A.Ő.'nin işbirliği doğurucu bir ortak girişim olduğu, baŐlıkta anılan Kurul Karar'ının 2.maddesinde de ifade olunduğu üzere tespit edilmiŐken ve bu durumun 4054 sayılı Yasa'nın 4.maddesine, maddenin a,b ve c bentlerinde yer verilen örneklere uygunluğu apaŐık iken, Kurul'un raportörlerce de doğru olarak ortaya konmuŐ bulunan değerlendirmeye aykırı biŐimde, fakat onu çürütecek herhangi bir karşı değerlendirmeyi ortaya koymadan, Yasa'nın 4.maddesine bir aykırılık bulunmadığına Karar vermesini anlamak mümkün değildir.

Bu nedenle Rekabet Kurulu'nun baŐlıkta anılan Karar'ına katılma olanağı bulamadım.

Murat GENCER
Kurul yesi