

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2005-4-267 (Önaraştırma)  
Karar Sayısı : 06-29/357-88  
Karar Tarihi : 24.4.2006

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

10

**Başkan** : Mustafa PARLAK  
**Üyeler** : Tuncay SONGÖR, Rifki ÜNAL,  
Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI, M. Sıraç ASLAN,  
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

**B. RAPORTÖRLER** : Kerem TOMUR, Hatice AKKAYA KARAYOL

**C. ŞİKAYET EDEN** : Uluslararası Nakliyeciler Demeği  
Nispetiye Cd. Seheryıldızı Sk. No:10 80630  
Etiler/İstanbul

20

**D. HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA**

**YAPILANLAR** : - Karadeniz Ro-Ro ve Konteyner Taşımacılığı A.Ş.  
Karanfil Cd. Yeşil Çimen Sk. No:9 2. Levent/İstanbul  
- Marmara Denizcilik A.Ş.  
Koşuyolu Cd. Cevatpaşa Sk. No:24 Kadıköy/İstanbul

**E. DOSYA KONUSU** : Karadeniz Ro-Ro ve Konteyner Taşımacılığı A.Ş.  
(Karadeniz RO-Ro) ve Cenk Grup bünyesinde bulunan Marmara Denizcilik  
A.Ş. (Marmara Denizcilik)'nin 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında  
Kanun"un 4. maddesine aykırı olarak ilgili pazarda birlikte hareket etmek  
suretiyle navlun fiyatlarında artırıma giderek rekabeti bozucu  
anlaşma/uyumlu eylem içine girdikleri iddiası.

30

**F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Şikayet dilekçesinde;

- Karadeniz Ro-ro hatları pazarında faaliyet gösteren Cenk Line Taşımacılık ve  
Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti. (Cenk Line) ile Ulusoy Grubu'na bağlı Ulusoy Martı  
Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. (Ulusoy Martı) arasında çıkan anlaşmazlık sonucu, 1997  
yılında kurulan işbirliği doğurucu ortak girişimin faaliyetine 2004 yılı Haziran  
ayında son verildiği,

40

- Bunun üzerine Ulusoy Grubu'nun anılan pazardaki faaliyetlerine Karadeniz  
Ro-Ro vasıtasıyla devam ettiği; Cenk Line'in ise bir süre ro-ro gemilerini tek  
başına işlettikten sonra 1.11.2004 tarihinden itibaren UND üyesi UND Gürbulak  
Deniz Taşımacılığı A.Ş. (Gürbulak Deniz) ile bilet satışına devam ettiği,

50 - Cenk Line ile Gürbulak Deniz arasındaki acentalık benzeri ilişkinin 2005 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla Cenk Line'in tek yanlı irade beyanı ile sona erdiği ve bu durumun 1.11.2005 tarihinde uluslararası nakliye şirketlerine gönderilen bir yazı ile duyurulduğu,

- 26.11.2005 tarihinde ise Marmara Denizcilik tarafından uluslararası nakliye şirketlerine gönderilen yazı ile Cenk Grubu'na ait ro-ro gemilerinin biletlerinin satışının Marmara Denizcilik tarafından yapılacağı bildirildiği,

60 - Ulusoy Grubu'na bağlı Karadeniz Ro-Ro tarafından Zonguldak hattındaki gidiş-dönüş ücretinin 1000 ABD Dolarından 1100 ABD Dolarına çıkarıldığı; hemen arkasından Kasım 2005'te Marmara Denizcilik tarafından Zonguldak hattındaki ücretin 1100 ABD Dolarından 1200 ABD Dolarına çıkarıldığı, ayrıca aynı hatta narenciye römork ücretinin 1100 ABD Dolarından 1200 ABD Dolarına çıkarıldığı,

- Samsun-Novorossisky hattında ise Kasım 2005'te, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in her ikisinin de gidiş-dönüş navlun fiyatını 1350 USD'den 1500 USD'ye çıkardıkları

ileri sürülmektedir.

70 Dilekçede ayrıca, Ulusoy Grubu ile Cenk Grubu'nun navlun fiyatlarını koordinasyon içinde birlikte belirleme alışkanlıklarının 1997-2004 yıllarında faaliyet gösteren ortak girişim şirketine dayandığı; bu dönemde nakliyecilerin ve ithalatçıların bu durumdan mağdur oldukları iddia edilmektedir. Şikayet dilekçesinde Karadeniz Ro-Ro ile Marmara Denizcilik'in bilet fiyatlarına Zonguldak hattında 100 ABD Doları ve Samsun hattında 150 ABD Doları olmak üzere aynı zamanlarda aynı miktarda zam yapmış olmasının iki grup arasında fiyat koordinasyonuna işaret ettiği, her iki grubun da fiyat artışına gerekçe olarak 2001 yılından bu yana fiyatlara zam yapılmamasını ve yakıt ve liman fiyatlarına gelen zamları gösterdiği ifade edilmektedir. Yakıt fiyatlarının 2001 yılından bu yana sürekli artmasına, ancak 2005 Nisan ayından beri aynı seviyede seyretmesine rağmen her iki grubun da 4 yıldır ilk defa aynı oranda ve aynı tarihlerde zam yapmasının iki teşebbüs arasında koordinasyon/uyumlu eylem/anlaşma bulunduğu işaret ettiği, 1997-2004 yılları arasındaki koordinasyonun yeniden başladığı ileri sürülmektedir.

90 Diğer taraftan, Ulusoy Grubu'nun hem Akdeniz ro-ro hatları pazarında hem de Karadeniz ro-ro hatları pazarında rakip grup veya teşebbüslerle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı ve rekabeti sınırlayıcı şekilde fiyatları belirlemekten, fiyatın belirlenmesine yönelik yazılı anlaşmalar yapmaktan kaçınmadığının geçmiş Kurul kararlarından görülebileceği de dilekçede ifade edilmektedir.

**G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 22.12.2005 tarih ve 9095 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 23.1.2006 tarih, 2005-4-267/İİ-06-MÖ sayılı İlk İnceleme Raporu, 2.2.2006 tarih, 06-08 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş 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 06-08/96-M sayı ile karar verilmiştir.

100

İlgili karar uyarınca düzenlenen 11.4.2006 tarih 2005-4-267/ÖA-06-KT sayılı Önaraştırma Raporu 17.4.2006 tarih, REK.0.08.00.00-110/90 sayılı Başkanlık önergesi ile 06-29 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

**H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, şikayet dilekçesinde yer alan iddiaları destekler nitelikte yeterli kanıt bulunmadığından, bu teşebbüsler hakkında 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığı görüşüne yer verilmiştir.

110

## **I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

### **I.1. İlgili Pazar**

#### **I.1.1. İlgili Ürün Pazarı**

Dosya konusu bilgiler çerçevesinde, rekabetin bozulduğu iddia edilen ilgili pazar "tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı" olarak tespit edilmiştir.

120

#### **I.1.1. İlgili Coğrafi Pazar**

Mersin'den yük alıp Rusya'ya gidecek olan bir kamyon öncelikle Samsun-Novorossisky hattını tercih edecektir. Ancak Zonguldak-Evpatoria hattının da Ukrayna üzerinden Rusya'ya geçmek için kullanılabildiği belirlenmiş olup, bu iki hat birbirine ikame oluşturmaktadır. Bu nedenle ilgili coğrafi pazar Samsun-Novorossisky (Rusya) ve Zonguldak-Evpatoria (Ukrayna) hatlarından ibaret olan "Karadeniz ro-ro hatları" olarak belirlenmiştir.

### **I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller**

130

#### **I.2.1. Karadeniz Ro-Ro Yetkilileri ile Yapılan Görüşme**

Raportörlerin bir şirket yetkilisi ile yaptığı görüşmede anılan şahıs tarafından;

- Karadeniz Ro-Ro olarak 2 yıldır faaliyet gösterdikleri, ortaklık yapılarının Ulusoy ve Kaptanoğlu gruplarından oluştuğu, dolayısıyla şirketin bu iki grubun ortak kontrolü altında olduğu, daha önce ise halihazırda rakipleri olan Cenk Line'in Kaptanoğlu Grubu vasıtasıyla ortakları olduğu, sonrasında Cenk Line'in,

140 UND ile çalışmaya başladığı, Kaptanoğlu Grubu'nun ise Karadeniz Ro-Ro'da Ulusoy ile birlikte faaliyet göstermeye devam ettiği, firmalarının halihazırda Karadeniz'de Samsun-Novorossisk (2 gemi) ve Zonguldak-Skadovsk (1 gemi) hatlarında ro-ro taşımacılığı, ayrıca dorse (narenciye) alanında faaliyet gösterdiği;

150 - Samsun-Novorossisk hattının, Ulusoy Grubu'nun faaliyet gösterdiği diğer hat olan Çeşme-Trieste hattından oldukça farklı olduğu, Çeşme-Trieste hattında seferlerin önceden planlanan kalkış tarih ve zamanlarına uygun biçimde ve düzenli olarak yapılabildiği, ancak Karadeniz'deki hatlarda gerek hava koşulları gerekse de Rusya ve Ukrayna'da bulunan limanların liman idarelerindeki değişiklikler sonucunda oluşan fahiş fiyatlar, dozvala (geçiş belgesi) eksiklikleri ve şoför vize problemleri gibi zorlukların ve limanların yapısal özelliklerinin seferlerin düzenli biçimde yapılmasını engellediği, ayrıca mevsimsel olarak taşınan araç sayısında büyük değişiklikler olduğu, daha çok kış aylarında sayıda büyük düşüşler görülebildiği, bu sebeple taşıdıkları araç miktarını arttırmak için ek sefer koymak, gemi sayısını arttırmak gibi kararların mantıklı olmadığı, Samsun'dan ortalamada 2 günde bir gemi kaldırmaya çalıştıkları;

160 - Faaliyete geçtikleri günden bu yana, çok düşük karla veya zararına çalışmaya devam ettikleri, amaçlarının -söz konusu hatların gelecek vaadettiğini düşünmeleri nedeniyle- buraya yaptıkları yatırımın karşılığını alabilmek olduğu, buradaki gemileri seferden çekip başka yerde kiralamanın şu an için karlı görüldüğü, 2005 yılı içerisinde mazot fiyatlarındaki 2 katına varan yükseliş ve daha önemlisi Novorossisk limanındaki tarifelerin (başta römorkaj ücretleri olmak üzere) öngörülemeyen yükselişleri sonucunda katlanmak zorunda oldukları zararın, kendilerini bu hattan çekilme veya navlun fiyatlarını artırma seçenekleri ile karşı karşıya bıraktığı, gelecek vaadettiğine inandıkları bu hattan çekilmek yerine 25.10.2005 tarihli Yönetim Kurulu kararı ile navlun ücretlerini artırma kararı aldıkları, 2005 yılı içerisinde iki gemilerinin tadilatına banka kredisi yoluyla 4.000.000 ABD Doları harcadıkları, 2005 yılında zarar ettiklerinin bilançolarından da görülebileceği;

180 - Karadeniz hatlarında özellikle Rusya ile kota uygulaması sebebiyle ciddi sorunları olduğu, Rusya'ya giden TIR'ların dozvola denilen geçiş belgelerine ihtiyacı olduğu, bunlar için Rusya'nın belirli bir sınır koyduğu, örneğin bugün Samsun limanında gemi hazır olmasına rağmen belgeleri olmaması (kota sınırı) sebebiyle 154 TIR'ın Samsun'da beklediği; bundan dolayı ek gemi alıp sefer sayısını arttırmak, navlun fiyatlarını düşürüp talebi arttırmak seçeneklerinin bu piyasada mümkün olmadığı, Novorossisk hattında çalışan firmaların, ancak zarar etmeyi göze almaları halinde, birbirlerinden müşteri alma şanslarının bulunduğu, bunun nedeninin müşterileri olan taşımacıların limanda hangi gemi varsa o gemiye gitmesi olduğu;

- Novorossisk'te faaliyete başladıkları günden Kasım 2005'e kadar fiyatlarını arttırmamalarının hem bu yatırıma inanmaları hem de Novorossisk Liman İdaresi

190 ile tarifeler konusundaki anlaşmalarına dayandığı, bu anlaşmaya göre kendilerinden alınacak römorkaj ücretinin ortalama 4.500 ABD Doları olduğu, rakipleri Cenk Line'in da aynı fiyatı talep etmesi ve Novorossisk limanı idaresinin de değişmesiyle bu rakamın düzensiz bir biçimde keyfi olarak artmaya başladığı, örneğin, yakın tarihte gemi hafta sonu yanaştığı için veya hava koşulları bahane edilerek gemi başına 18.000 ABD Doları'na çıkabilen bedeli römorkaj ücreti olarak verdikleri seferler olduğu, bunun dışında limana ödedikleri liman masraflarının dört misline yakın arttığı;

200 - Müşterileri olan firmaların limanda kimin gemisi varsa ona yöneldiği, geçmişten beri kendilerini tercih eden müşterilerinin de bulunduğu, ancak bu durumu belirleyen temel etkenin, kota miktarı ve uygun olan gemi olduğu, örneğin Omsan'ın Rusya'ya Renault araçları gönderdiği ve mal yetiştirmek için iki şirketi birden kullandığı, tahmini olarak bu hatta Karadeniz Ro-Ro'nun pazar payının %60 civarında, rakipleri Cenk Line'in payının ise %40 civarında olduğu;

210 - Navlun ücretlerini artırmalarını takiben müşterilerine yeni ücretlerini bildirdikleri, bazı taşımacı firmaların, bu artışlardan memnuniyetsizliklerini ilettikleri, ancak artan zarara daha fazla katlanamayacakları gerçeği ve fiyatlarını ilk kez artırıyor olmalarının kendileri için bu artışın haklı gerekçeleri olduğu; yeni navlun ücretlerini uygulamaya geçirmelerini takiben Cenk Line'in da fiyatlarını artırdığı bilgisini aldıkları, kanaatlerinin zaten onların da fiyatlarını arttırmak için harekete geçecekleri yönünde olduğu, Cenk Line'in da kendileri gibi zararına çalıştığını tahmin ettikleri, Karadeniz Ro-Ro'nun fiyat arttırmasını kendileri açısından uygun fırsat olarak görüp hareket etmiş olabilecekleri

210 hususları ifade edilmiştir.

Bir diğer Karadeniz Ro-Ro yetkilisi ise konuya ilişkin olarak;

220 - Ro-Ro taşımacılığında navlun fiyatlamasının seferdeki gemilerin operasyonel ve sabit giderleri ile hatta ilişkin maliyetler üzerinden hesaplandığı, navlun fiyatlamasında karayolu taşımacılığı gibi alternatif taşımaların fiyatlarının baz alınmadığı, bu şekilde kıyas üzerine fiyatlamının öncelikli bir politika olmadığı; navlun fiyatlaması yapılırken, öncelikle gemilerin yakıt giderleri, operasyon giderleri, personel harcamaları gibi maliyetlerin yanısıra limanlarda ödenen ücretler (elleçleme, römorkaj vs), gemilerin alış maliyetleri, sefer yapan ro-ro gemisindeki kapasite ve buna bağlı doluluk oranlarının dikkate alındığı, tüm bu sebeplerle farklı ro-ro hatlarını kıyaslamının mil başına maliyet yöntemiyle yapılmasının yanıltıcı olacağı; örneğin Akdeniz ve Karadeniz hatlarının, mil başına navlun ücreti kıyaslaması yapıldığı zaman Karadeniz Ro-Ro'nun halihazırdaki navlun fiyatlamasının yüksek görünebileceği, ancak söz konusu hatların birbirlerinden tamamen farklı yapısal özellikleri, kapasite ve doluluk oranlarının bu karşılaştırmayı anlamsız kılacağı, iki pazardaki limanlarda ödenen liman ücretleri arasında büyük farklar bulunduğu,

230 Akdeniz hatlarındaki gemilerin büyük çoğunluğunun daha yüksek kapasiteli olup doluluk oranlarının da yüksek olduğu, bunun sonucunda da kapasitedeki belirli bir eşik aşıldığında getirinin katlanarak arttığı, mesafenin uzun ya da kısa olmasının, geminin büyük veya küçük olması, personel ücretleri gibi operasyon maliyetlerini etkilemediği, fiyatlama yapılırken de hat bazında ve yıllık olarak gelir ve gidere bakılması gerektiği, 2004 yılında navlun fiyatlarını rakip şirkete göre 50 ABD Doları düşürerek taşıdıkları araç miktarında bir artış olması amacıyla hareket ettikleri, ancak fiyatları düşürmelerinin talep miktarını anlamlı düzeyde artırmadığı, tam aksine bu uygulamanın daha çok zarara yol açtığını gördükleri, bunun temel sebebinin, Rusya'ya giden treyler miktarının hemen hemen sabit olması olduğu;

240 - Karadeniz hatlarında 2005 yılında fiyatlama politikalarını etkileyen en önemli unsurun Novorossisk liman idaresi ile yaşadıkları sorunlar olduğu, liman idaresinin kendileriyle anlaşmaları olmasına rağmen limanın tamir edileceği bahanesiyle önce haftada beş olan sefer sayısının geçici olarak haftada bir kere yapılmasını kendilerine dikte ettiği, bunun fiiliyattaki sonucunun bütün sistemlerinin bozulması ve gemilerin boş olarak Samsun limanında beklemesi olduğu, durumun düzeltilmesi için Dışişleri Bakanlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı gibi kamu kurumları nezdinde girişimlerde buldukları, tüm çabalarına rağmen Rusya'daki muhataplarından anlayış göremedikleri, bu süreçte asıl amaçlarının liman tarifelerini yükseltmek olduğunun ortaya çıktığı, faaliyetlerini devam ettirebilmek için bu durumu kabul ettikleri, dolayısıyla 2005 yılı içerisinde zararlarının katlanılamayacak düzeylere ulaştığı;

250 - 2005 yılı Aralık ayında uygulamaya koydukları navlun fiyat artışlarının, sadece ro-ro fiyatlarında değil, diğer yük taşımaları için de geçerli olduğu, mecbur oldukları için fiyatlarını yükselttikleri, alternatiflerinin pazardan tamamen çekilmek olduğu, bu hatlarda kullandıkları 3 geminin de Karadeniz Ro-Ro'nun envanterinde olduğu, bu gemilere ilişkin ödemelerin vadeli şekilde yapıldığı, şirketin son 2 yıl içerisinde karşılaştığı mali zorlukların ödemelerin uzun vadede yapılmasına neden olduğu, bu gerekçeler sonucunda navlun fiyatlarını mecbur oldukları için artırdıkları, rakipleri olan şirketin de artışı Karadeniz Ro-Ro'dan yaklaşık 1 ay sonra yaptığı, ancak rakip teşebbüsün fiyat artışına muhtemel tepkisinin fiyatlama politikalarında etkili olmadığı, kendilerinin her koşulda söz konusu artışı yapmaya mecbur oldukları

ifade edilmiştir.

### **I.2.2. Marmara Denizcilik Yetkilileri ile Yapılan Görüşme**

270 Raportörlerin bir şirket yetkilisi ile yaptığı görüşmede anılan şahıs tarafından;

- Şirketlerinin Cenk Grubu bünyesinde Zonguldak-Evpatorya ve Samsun-Novorossisky hatlarında Ro-Ro taşımacılığı yaptığı, ayrıca karayolu ile yük taşımacılığı faaliyetleri olduğu, Karadeniz hatlarında farklı ortaklık ve ticari

280 şirketler şeklinde 1993 yılından beri ro-ro taşımacılığı yaptıkları, başlangıçta Kaptanoğlu grubu ile Marmara Denizcilik'te ortak oldukları, bu ortaklık yapısının bitişinden sonra 2004 Haziran ayından sonra bir süre Ro-Ro gemilerini tek başlarına işlettikleri, Kasım 2004'te ise UND üyesi Gürbulak Deniz ile işbirliğini pazarda rekabet şansı yakalayabilmek amacıyla başlattıkları, ancak Gürbulak Deniz'in para kazanma amaçlı ve üyelerinin çıkarlarını korumaktan uzak yaklaşımının kendilerini sürekli zarara uğrattığı, (.....);(TİCARİ SIR)

290 - Gürbulak Deniz'in pazarlama ve satış konusundaki desteğiyle Karadeniz'de rakiplerine karşı avantaj elde edeceklerini düşünmelerine rağmen, anılan şirketin kendilerini zarara sokan politikalarının ve artan maliyetlerin zararlarını katlanamaz seviyelere çıkardığı, Gürbulak Deniz'in nihai amacının Marmara Denizcilik'i zarar uğratarak gemilerini almak olduğunu anlayınca faaliyetlerini kendi başlarına devam ettirmeye karar verdikleri;

300 - Karadeniz hatlarında başlangıçta Kaptanoğlu ve Martı-Ulusoy'la beraber kendilerinin de ortak olduğu tek şirket bulunduğu, o zamanlar gemi ve sefer sayısının çok olması nedeniyle Novorossisk liman idaresinin aldığı liman tarifeleri ve römorkaj ücretlerinin düşük olduğu; 2 firmanın ortaya çıkmasının liman idaresinin tüm bu maliyetleri yükseltmesine neden olduğu, bu durumun Karadeniz Ro-Ro için daha zorlayıcı olduğu, kendilerinin yükselmiş yeni fiyatlara göre planlarını yapabildikleri, 2004 ve 2005 yıllarında asıl maliyet artışlarının mazot ve fuel-oil fiyatlarında yaşandığı, yakıt maliyetlerinin yaklaşık 2 katına çıktığı, bu süreçte navlun fiyatlarını artırmadıkları, taşımaları mümkün olduğunca ucuza yapmaya çalıştıkları, zarar etmek pahasına rekabet ettikleri, fiyatları düşürerek daha çok araç taşıma politikasını denedikleri, bu yöntemin pazar paylarını artırmada etkili olsa da zararlarını arttırdığı;

310 - 2005 Ekim ayında Karadeniz Ro-Ro'nun Ukrayna'da navlun fiyatlarını arttırmasının, kendilerine de zarardan kurtulma şansı verdiği, fiyat artışının eş zamanlı yapılmadığı, Rusya hattında önce kendilerinin artış yaptığı, 2006 yılında maliyetler artmaya devam ederse fiyatlarını buna göre ayarlamak durumunda oldukları, ayrıca bu hatlarda rakiplerini çok yakından takip ettikleri, liman idarelerinden alınan günlük raporlarla gemilerin doluluk oranlarını, uygulanan navlun ve diğer ücretleri görebildikleri, müşterilerin de karşı tarafın fiyatları ile kendilerini indirime zorlayabildiği, bu sebeple de rakip şirketin zarar ettiğini tahmin ettikleri, ticari mantığa uygun olarak fiyatlarını yükseltmeye karar verdikleri, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in karşılıklı ihbarlar sonucunda her gemi için 2-2,5 milyon ABD Doları harcayarak gemilerini yolcu gemisine dönüştürmek durumunda kaldıkları, zira ro-ro cargo ve ro-ro yolcu gemilerinin çok farklı stabilite, yangın bütünlüğü ve batma katsayısına sahip olduğu,

320

- Ulusoy ve Kaptanoğlu grupları ile kişisel mücadele içinde oldukları, ticari rekabetin yanı sıra fiziki, sözlü ve hatta siyasi müdahale ile karşılaşmalarına rağmen onlara rakip olmaya ve paylarını azaltmaya devam ettikleri, ro-ro taşımacılığının Türkiye için büyük potansiyel taşıdığına inandıkları, imkanların elvermesi halinde İtalya hattında da çalışmayı planladıkları, zarar etmemek kaydıyla her koşulda kalitenin artması için rekabet etmeye kararlı oldukları

ifade edilmiştir.

### 330 **1.2.3. Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yetkilisi ile Yapılan Görüşme**

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) yetkilisinin görevli raportörlerle yaptığı görüşmede, anılan şahıs tarafından;

340 - Karayolu ile TIR taşımacılığı yapan 1160 firmanın 908'inin UND üyesi olduğu, Karadeniz'de bulunan Samsun ve Zonguldak çıkışlı Ro-Ro hatlarında faaliyet gösteren yaklaşık 280 üyeleri bulunduğu, bu nedenle üyelerinin menfaatlerini korumak bakımından bu hatlardaki rekabetin kendileri için oldukça önemli olduğu, Cenk Grubu (Marmara Denizcilik) ile Kasım 2004'te işbirliği yoluna  
350 gitmelerinin temel nedeninin de hem hizmet hem de fiyat konusunda rekabetin devam etmesine katkıda bulunarak üyelerinin bundan yarar sağlaması olduğu, bu işbirliğinde kendilerinin Cenk Grubu'na portföy desteği sağlayarak üyelerini bu teşebbüse yönlendirmeleri, bunun karşılığında ise satılan biletlerden bilet başına 100 ABD Doları almalarının öngörüldüğü, bu dönemde Marmara Denizcilik'i üyelerinin de yararına bonus sistemi uygulamasına başlamakta ikna ettikleri; bu şekilde 15 taşıma yapan firmanın 1 taşımasını bedava yapabildiği, ayrıca bu gemilerin yolcu taşımaya uygun hale getirilmesi için gerekli yatırımların iki şirket tarafından da UND'nin yönlendirmeleri sonucunda yapıldığı, UND'nin amacının pazardaki küçük teşebbüse portföy desteği  
360 sağlayarak rekabetin varlığını sürdürmek, dolayısıyla üyelerinin menfaatini korumak olduğu;

- Cenk Grubu'nun 2005 yılı Kasım ayında ansızın bu işbirliğinden vazgeçtiğini açıkladığı, bu Grubun Ulusoy Grubu'nun muvafakatı olmaksızın UND ile işbirliğini sona erdirmeyi göze alabileceğini düşünmedikleri, çünkü anılan teşebbüsün müşteri portföyünün büyük oranda UND üyelerinden oluştuğu, Karadeniz Ro-Ro'nun ise geçmişe dayalı kendi müşterilerinin zaten bulunduğu, Cenk Grubu ile işbirliği sona erdikten sonra Zonguldak ve Samsun çıkışlı Ro-Ro taşımacılık fiyatlarının Marmara Denizcilik ve Karadeniz Ro-Ro tarafından aynı  
360 zamanda artırıldığı, bu konuda üyelerinden yazılı bir şikayet dilekçesi gelmediği, ancak sözlü şikayetler aldıkları, Kasım 2004-Kasım 2005 aralığında bu hatlarda faaliyet gösteren Ulusoy ve Cenk gruplarının, yoğun bir müşteri kapma yarışı içine girdikleri, ancak şu anda üyelerinden bu yarışın olmadığı duyumlarını aldıkları, esasında normal piyasa şartlarında Cenk Grubu'ndan beklenenin bu dönemde UND'ye ödediği 100 ABD Doları tutarındaki komisyondan kurtulması sonucunda bunu fiyatlarında düşüşe gitmek şeklinde müşterilerine fiyat indirimi



370 olarak yansıtması olduğu, fakat tam tersine 1.350 ABD Doları olan TIR taşıma ücretinin, 1500 ABD Doları'na çıkarıldığı, ayrıca iki firmanın da 15 taşımaya bir taşıma bedava uygulamasına eş zamanlı olarak son verdikleri, iki grup arasında önceden bir mutabakat bulunmasa, eşzamanlı olarak böylesi bir fiyat artırımını yapılmasının mümkün olmadığını düşündükleri;

380 - Karadeniz hatlarında ro-ro taşımacılığı ilk başladığında, Cenk Line ve Ulusoy Grubu'nun aynı şirket çatısı altında çalıştıkları, dolayısıyla geçmişten gelen deneyimlerinin bu iki şirketin rekabete aykırı biçimde beraber hareket etme alışkanlıklarını desteklediği, Karadeniz Ro-Ro için mantıklı olanın navlun fiyatlarını hemen yükseltmek değil, müşteri kaybetme tehlikesinde olan rakibiyle mevcut fiyatını koruyarak rekabet etmek olduğu, ancak bunun tam tersini yaparak yani fiyatlarına tam da bu dönemde zam yaparak Cenk Grubu'na bağlı Marmara Denizcilik'in faaliyetlerini devam ettirmesine imkan tanıdığı, bu sebeple gerek Karadeniz Ro-Ro'nun gerekse Marmara Denizcilik'in Kasım 2005'te ortak fiyat yükseltme kararlarının, rekabete aykırı bir bağlantının sonucu olduğunu düşündükleri,

390 - Genel olarak ro-ro taşımacılığında navlun fiyatlarını, karayolu ile taşımacılık maliyetleri baz alınarak belirleme alışkanlığının yaygın olduğu, navlun fiyatlarının diğer ikame ulaşım maliyeti ve bir risk primine kar eklenmek suretiyle belirlendiği, bu sebeple Karadeniz'de baştan beri uygulanan navlun fiyatlarının yüksek olduğu, Türkiye'nin bu alandaki potansiyelinin değerlendirilemediği, maliyet artı kar şeklinde bir fiyatlandırma yöntemi uygulanmadığı, zira Akdeniz ro-ro hatlarında (Çeşme-Trieste, İstanbul-Trieste) mesafe yaklaşık 2 kat fazla olmasına rağmen, navlun fiyatlarında bu ölçüde bir farklılık olmadığı, birim maliyetlerin (navlun fiyatı/mesafe) Akdeniz hatlarında 1,7 dolar iken Karadeniz hatlarında 7-7,5 dolar civarında olduğu, Karadeniz hatlarında çalışan her iki firmanın da kalitelerini artırarak ve sefer düzenliliğini sağlayarak daha çok müşteri çekmek yerine, aynı anda fiyat artışına gittikleri, Akdeniz hatlarında çok daha düşük birim maliyetiyle kar eden ro-ro şirketlerinin, Karadeniz'de 5 katına yakın birim maliyeti nedeniyle zarar etmelerini sadece değişken ve nispeten pahalı liman hizmetleri ile açıklamanın mümkün olmadığı, bunun sebebinin 400 Karadeniz hattında çalışan gemilerin kiralalarının rayicin çok üzerinde belirlenerek karın gemi sahibi şirketlere aktarılması olduğu, zira gemi sahibi şirketlerin de aynı gruba mensup şirketler olduğu, yani gerek Ulusoy Grubu, gerekse Cenk Grubu'nun yurtdışında kendi adlarına kayıtlı gemilerini Türkiye'deki ro-ro işletmecisi şirketlere kiraladıkları, Cenk ve Ulusoy gruplarının "zarar ediyoruz o yüzden birlikte zam yaptık" yönündeki savunmalarının da bu nedenle kabul edilemeyeceği

ifade edilmiştir.

410 **1.2.4.** Marmara Denizcilik tarafından müşterilerine gönderilen 26.11.2005 tarihli yazıda, Gürbulak Deniz'in işletmeciliğini yaptığı Cenk A, Cenk Y ve Yusuf Ziya Öniş gemilerinin kira bedellerini ödemediğinden, Türk Ticaret Kanunu'nun

## 06-29/357-88

verdiği haklara dayanarak taşıma ödemelerinin kendilerine yapılması istenmiştir. Aksi halde ise mezkur Kanun'un sağladığı kanuni rehin haklarını kullanacakları bildirilmiştir.

**1.2.5.** (.....) ortaklarından (.....) tarafından (.....)'na gönderilen 17.4.2005 tarihli elektronik postada aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

420

“...(.....)” (TİCARİ SIR)

**1.2.6.** (.....) tarafından (.....)'na 19.8.2005 tarihinde gönderilen elektronik postada ise aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

“...(.....)” (TİCARİ SIR)

**1.2.7.** Marmara Denizcilik'ten alınan tablolarda, Samsun liman idaresinden alınan bilgilerin aylık olarak özetlendiği görülmektedir. Buna göre 2005 yılının 21.12.2005 itibarıyla genel toplamı aşağıdaki gibidir:

430

	Marmara Denizcilik		Karadeniz Ro-Ro		Genel Oranlar	
	Sefer	Ortalama	Sefer	Ortalama	Marmara	Krdnz
Sefer Sayısı	151		182		45,35%	54,65%
TIR	6267	42	6878	38	47,68%	52,32%
Narenciye Römork	2042	14	3363	18	37,78%	62,22%
Thermoking Römork	20	0	35	0	36,36%	63,64%
Kuru Römork	31	0	35	0	46,97%	53,03%
Diğer	434	3	176	1	71,15%	28,85%
Toplam	8794	58	10487	58	45,61%	54,39%

Zonguldak-Ukrayna'ya ilişkin aşağıdaki tabloda ise Zonguldak-Yevpatoria hattında faaliyet gösteren Marmara Denizcilik ile Zonguldak-Skadovsk hattında faaliyet gösteren Karadeniz Ro-Ro ve Pacoil'in sefer sayıları gösterilmektedir:

	Cenk Line	Karadeniz RO-Ro	Pacoil
Sefer Sayısı	111	68	29
TIR	3768	2575	348
Nrc Römork	71	15	0
Diğer	331	35	320
Toplam	4170	2625	668

**1.2.8.** Marmara Denizcilik'ten alınan 9.2.2005-22.2.2006 dönemindeki Cenk A, Cenk Y, Yusuf Ziya Öniş adlı gemilerin fuel oil ve diesel oil alış fiyatlarını gösteren tablolardaki bilgiler aşağıda özetlenmektedir:

440

Gemi	Tarih	IFO/MGO	Fiyat/Mt ABD Doları
Cenk A	9.2.2005	IFO	130

**06-29/357-88**

Cenk A	8.4.2005	IFO	253
Cenk A	5.6.2005	IFO	202
Cenk A	17.8.2005	IFO	251
Cenk A	7.10.2005	IFO	275
Cenk A	7.11.2005	IFO	228
Cenk A	4.2.2006	IFO	338
Cenk Y	7.2.2005	MGO	420
Cenk Y	22.3.2005	MGO	503
Cenk A	31.8.2005	MGO	1972,47
Cenk A	7.11.2005	MGO	569
Yusuf Ziya Öniş	23.12.2005	MGO	660
Cenk A	25.2.2006	MGO	560

**1.2.9.** Marmara Denizcilik tarafından müşterilerine gönderilen yazıda, Gürbulak Deniz'in ikazlara rağmen bir yıldır ödeme yapmayarak ve sadece kendi çıkarlarını düşünerek gemi sahiplerini zor durumda bıraktığı, ayrıca petrol fiyatlarına ve yükleme/boşaltma fiyatları ile liman hizmetlerine devamlı zam gelmesine rağmen, ro-ro taşıma fiyatlarının 2001 senesinden beri değişmediği belirtilmekte ve ro-ro taşımasına etki eden değişimler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

450

	2001	2005
Fuel Oil	USD 113/ton	USD 259/ton
Motorin	USD 208/ton	USD 560/ton
Liman masrafları	USD 6000	USD 14000
Yükleme/Boşaltma	USD 20/tır	USD 90/tır

Aynı yazıda 1.12.2005 tarihinde geçerli olmak üzere tarifede yapılan düzenleme sonucunda belirlenen fiyatlar aşağıdaki gibi gösterilmektedir.

	Samsun-Novorossysk (ABD Doları)	Zonguldak-Yevpatorya (ABD Doları)
Tır (tek yön)	750	600
Araba taşıyıcı (tek yön)	850	850
Narenciye römork	1350	1200

460

**1.2.10.** Marmara Denizcilik tarafından hazırlanarak müşterilerine gönderilen kitapçıkta, öncelikle Gürbulak Deniz tarafından zarara uğratıldıkları, bu teşebbüsün taşınan her araç için 100 ABD Doları aldığı halde Marmara Denizcilik'in itibarının sarsıldığı ve kavga aleti olarak kullanıldıkları, gemilerin kirası, yakıt ve liman masraflarının mezkur teşebbüs tarafından ödenmediği belirtilmektedir. Yazı ekinde Gürbulak Deniz ile imzalanan iyi niyet mektubu, karşılıklı potestolar ve cevaplar müşterilere sunulmaktadır. Yazı ekinde yer alan tutanaktan, çeşitli maliyetlerin artması sonucunda 1.11.2004 tarihinde imzalanmış olan İyiniyet Mektubu'nun Gürbulak Deniz'e ödenen hizmet bedeline ilişkin düzenlemesinin Marmara Denizcilik tarafından değiştirilmek istendiği anlaşılmaktadır.

470 Yazı ekinde yer verilen, UND Başkanı ve Gürbulak Deniz Yönetim Kurulu Başkanı Çetin NUHOĞLU tarafından Marmara Denizcilik ortağı, aynı zamanda Gürbulak Deniz Genel Müdürü Hakkı KURAN'a gönderilen elektronik posta mesajında ise, 30.6.2005 tarihi itibarıyla anlaşmanın yorumlanmadan gereğinin yapılması istenilmektedir. Cevabi elektronik posta mesajında, armatörün zarar ettiği, bu nedenle anlaşmanın değiştirilmesi gerektiği Hakkı KURAN tarafından Çetin NUHOĞLU'na tekrar bildirilmektedir.

Ayrıca, Cenk A, Cenk Y ve Yusuf Ziya Öniş gemilerinin 4.11.2004'ten sözleşmenin feshedildiği tarihe kadarki dönemde ortaya çıkardığı kira ve yakıt fatura toplamlarına da ekler arasında yer verilmiştir.

480 Öte yandan, kitapçıkta Gürbulak Deniz'in 2005 yılına ait liman borçlarının dökümü ve Rusya yükleme boşaltma borçlarının dökümü bulunmaktadır. Kitapçığın sonunda yer alan Gürbulak Deniz'e 30.9.2005 itibarıyla kesilen faturalar listesinde ise 2 adet UND şirketine ve UND'ye kesilen fatura tutarları gösterilmiştir. Aynı sayfada gemi sahiplerine ödeme yapmamak için yan şirketlere para aktarmaya çalışıldığı görüşüne yer verilmiştir.

**1.2.11.** Karadeniz Ro-Ro'nun 25.10.2005 tarih ve 2005/10 sayılı "Navlun Fiyatları" konulu Yönetim Kurulu kararında;

490 "1- Zonguldak-Skadovsk/Ukrayna hattında artan maliyetler karşısında navlun fiyatlarında artış yapılmasına 1000.-USD olan Gidiş-Dönüş navlununun 01.11.2005 tarihinden geçerli olmak üzere 1.100.-USD olarak nakliyeciler firmalara bildirilmesine ve 15/1 hediye bilet uygulamasının bu tarih itibarıyla kaldırılmasına;

2. Samsun-Novorossisk/Rusya Federasyonu hattında artan maliyetler karşısında navlun fiyatlarında artış yapılmasına, Gidiş-Dönüş TIR navlununun 01.12.2005 tarihinden geçerli olmak üzere 1.500.-USD, kamyon römork (18 mt) navlununun 1.600.-USD, uzun araç navlununun 1.700.-USD olarak nakliyeciler firmalara bildirilmesine;

500 3. Samsun-Novorossisk/Rusya Federasyonu hattında artan maliyetler karşısında Dorset navlun fiyatlarında artış yapılmasına 1.250.-USD olan navlunun 14.11.2005 tarihinden geçerli olmak üzere 1.350.-USD olarak ihracatçı firmalara bildirilmesine ve 15/1 hediye bilet uygulamasının bu tarih itibarıyla kaldırılmasına"

karar verildiği belirtilmektedir.

510 **1.2.12.** Karadeniz Ro-Ro'nun 8.8.2005 tarihli ve 2005/08 sayılı Yönetim Kurulu kararından, Ulusoy-2 ve Ulusoy-1 gemilerinin ro-ro yolcu sınıfı gereği tadilatlarının Desan Tersanesi ile yapılan anlaşma çerçevesinde yaptırılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır.

## 06-29/357-88

**I.2.13.** Karadeniz Ro-Ro tarafından müşterilerine hitaben yazılan 26.1.2005 tarih ve 05-GM-AG-01 sayılı yazıda, 2.2.2005 tarihinden itibaren Zonguldak-Skadovsk/Ukrayna hattında ro-ro hizmetine başlayacakları, seferlerin Çarşamba ve Pazar günleri Zonguldak limanından, Perşembe ve Pazartesi günleri ise Skadovsk limanından olacağı, talep olması halinde sefer sayılarının artırılacağı, Skadovsk limanının Avrupa'ya çıkış yapacak araçlar için avantajları belirtildikten sonra aşağıda yer verilen navlun tarifesine yer verilmiştir.

520

	Gidiş (ABD Doları)	Dönüş (ABD Doları)	Gidiş/Dönüş(ABDDoları)
Tır (18 m)	600	600	1000
Otobüs	500	500	900
Kamyon	400	400	800
Minibüs	300	300	500
Çekici	400	400	600
Oto	250	250	400
Biçer Döver	600	600	1000

**I.2.14.** Karadeniz Ro-Ro'nun 15.2.2005 tarih, 05-GM-AG-02 sayılı yazısında, 2.2.2005 tarihinde başladıkları Zonguldak-Skadovsk Ro-Ro hattında 2.2.2005 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere gidiş-dönüş biletleri için 15/1 oranında hediye bilet sistemi uygulanacağı müşterilere bildirilmektedir.

**I.2.15.** Karadeniz Ro-Ro'nun 26.2.2005 tarih ve 05-OPR-EA-02 sayılı yazısında ise, Samsun-Novorossisky/Rusya ro-ro hattı navlun tarifeleri aşağıdaki gibi bildirilmektedir:

530

	Gidiş (ABD Doları)	Dönüş (ABD Doları)	Gidiş/Dönüş (ABD Doları)
Tır (standart)	850	700	1350
Araç Taşıyıcı			1550
Narenciye Dorse			1250
Biçer Döver	850	700	1350
Otobüs	700	600	1200
Kamyon	500	400	800
Minibüs	400	300	600
Çekici	500	500	900
Oto	400	300	600

**I.2.16.** Karadeniz Ro-Ro Genel Müdürü Ali GÜLKANAT'a hitaben Tuncer ÜÇÜNCÜOĞLU tarafından gönderilen yazıda, Cenk Grubu'nun Karadeniz Ro-Ro ile çalışan 27 adet firma ile kendi gemisine binmek üzere kesin anlaşma yaptığı, Rusya hattında ağırlığı olan firmalarla birebir avantajlar sağlayarak anlaşma yaptığı, sırada Trans Mekik'in olduğu, İranlılardan gidişte 600 ABD Doları alındığı, dönüşte biletin 750 ABD Doları yapılıp Ekvatorya'dan dönüşte 500 ABD Doları alındığı, Suriyelilere de 50 ABD Doları iade edildiği bilgileri verilmiştir.

540

**I.2.17.** Tuncer ÜÇÜNCÜOĞLU tarafından Ali GÜRKANAT'a hitaben yazılan 11.10.2005 tarihli yazıda, dorse taşımaları konusunda müşterilerin bilgilerine yer verildikten sonra, karşı firmanın dozvolaları ucuz fiyata (400 ABD Doları) verdiği, kendilerininse hem 600 ABD Doları'na aldığı hem de yeterli bulamadıkları; liman sahasında 237 vasıta olduğu, 140 vasıtanın Karadeniz Ro-Ro'da, 97 vasıtanın Cenk Grubunda olduğu; gemiye yüklenebilecek 35 vasıta bulunduğu, merkezden gelecek 14 ve kendilerindeki 2 Kazak dozvolası ile 51 vasıta ettiği bilgileri verilmiştir.

550 **I.2.18.** Tuncer ÜÇÜNCÜOĞLU tarafından Ali GÜLKANAT'a hitaben yazılan 11.10.2005 tarihli yazıda, Omsan firmasının Cenk Grubu'nun uygun dozvola bulması üzerine kendilerinde olan 30 vasıtanın evraklarını aldığı belirtilmektedir.

560 **I.2.19.** Karadeniz Ro-Ro tarafından müşterilerine hitaben yazılan 25.10.2005 tarihli ve 05-GM-AG-106 sayılı yazıda, Zonguldak-Skadovsk Ro-Ro hattında 2.2.2005 tarihinden itibaren haftada iki sefer düzenledikleri; ancak Skadovsk limanına yaptıkları yatırımlar, Zonguldak-Skadovsk deniz milinin diğer hatlardan fazla olmasının yarattığı artan yakıt sarfiyatı, yakıt fiyatlarında meydana gelen artışlar, TL maliyetlerinin şirkete döviz cinsinden getirdiği ciddi ilave maliyetler, bugüne kadar yeterli kapasitenin sağlanamaması ve doluluk oranının düşük kalması dolayısıyla şirketin katlandığı maliyetlerin yüksek olması gibi nedenlerle, hattın yürütülebilmesi için navlun fiyatlarında ayarlama yapılmasının kaçınılmaz olduğu ifade edilmektedir. Bu ayarlamaya göre belirlenen ve 1.11.2005 tarihinden itibaren geçerli olacağı belirtilen navlun fiyatları aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

Zonguldak/Skadovsk	Gidiş (ABD Doları)	Dönüş (ABD Doları)	Gidiş/Dönüş (ABD Doları)
Tır (18 m)	550	550	1100
Araç Taşıyıcı			1300
Otobüs	500	500	1000
Kamyon	450	450	850
Minibüs	325	325	550
Çekici	450	450	650
Oto	275	275	450
Biçer Döver	650	650	1100

570 **I.2.20.** Karadeniz Ro-Ro'nun 28.10.2005 tarih ve 05-EA-OPR-113 sayılı yazısında 2.2.2005 tarihinden itibaren Zonguldak-Skadovsk-Zonguldak Ro-Ro hattında gidiş-dönüş biletleri için uygulanmakta olan 15/1 hediye bilet sisteminin 1.11.2005 tarihinden itibaren uygulamadan kaldırıldığı belirtilmektedir.

**I.2.21.** Karadeniz Ro-Ro tarafından ihracatçılara hitaben yazılan 7.11.2005 tarihli yazıda, Novorossisk limanı maliyetlerinin çok yüksek oranda artış göstermesi, yakıt fiyatlarında meydana gelen artışlar, TL maliyetlerinin şirketlerine döviz cinsinden ciddi ilave maliyetler getirmesi, dorse yatırımları, yükleme/tahliye ve diğer masraflardaki artışlar, yeni denizcilik kurallarına uyma

580 zorunluluğu ve gemilere yapılan çok yüksek maliyetli ilaveler nedeniyle şirketlerinin bu maliyetleri karşılamaya devam edemediği belirtilmekte ve dorse navlun fiyatlarında yapılan ayarlama sonucunda, 14.11.2005 tarihinden geçerli olmak üzere Samsun-Novorossisk Ro-Ro hattı dorse navlun fiyatınının 1.350 ABD Doları olarak uygulanacağı, geçerli olan 15/1 hediye bilet sisteminin bu tarihten itibaren uygulamadan kaldırıldığı bildirilmektedir.

590 **1.2.22.** Karadeniz Ro-Ro tarafından uluslararası nakliyecilere hitaben yazılan 23.11.2005 tarihli yazıda, 1994 yılından beri hizmet verdikleri Samsun-Novorossisk hattında Rusya liman maliyetlerinin artış göstermesi, yakıt fiyatlarında meydana gelen artışlar, TL maliyetlerinin getirdiği döviz cinsinden ilave maliyetler, genel denizcilik piyasalarındaki aşırı personel talebi dolayısıyla artan deniz personeli ücreti ve gemilere yapılması gereken ilavelerin getirdiği maliyetler sebebiyle TIR navlun fiyatlarında ayarlama yapılmasının kaçınılmaz bir hal aldığı ifade edilmektedir. Buna göre 1.12.2005 tarihinden itibaren Samsun-Novorossisk-Samsun navlun fiyatları aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

Samsun/Novorossisk	Gidiş (ABD Doları)	Dönüş (ABD Doları)	Gidiş/Dönüş (ABD Doları)
Tır (Standart)	750	750	1500
Kamyon Römork	800	800	1600
Uzun Araç	850	850	1700

600 **1.2.23.** Trans 14 Uluslararası Nakliyat Turizm ve Ticaret Ltd. Şti. (Trans 14) tarafından Karadeniz Ro-Ro'ya hitaben yazılan yazıda, yapılan fiyat artışı konusunda nakliyeciler ile fikir teatisinde bulunulması gerektiği, nakliyecilerin zor koşullar altında Rusya'ya taşıma yaptığı, Samsun ve Novorossisk limanlarında gemilerin düzensiz çalışmaları nedeniyle 20-25 günde yapılan seferlerin 40 günde tamamlandığı, kar marjlarının zaman kaybından dolayı minimuma indiği, Samsun ve Novorossisk limanlarındaki beklemelerin nakliyecilerin ihracatçı ve ithalatçı firmalar karşısında ezilmesine neden olduğu, 1.12.2005 tarihinde uygulanacak fiyat artışının nakliyeciler tarafından ihracatçı ve ithalatçı firmalara yansıtılamayacağı, geçmişte rekabet ortamı yaratan UND Ro-Ro firmasının dağılım aşamasında olmasının akabinde yeni fiyat artışı yapılmasının düşündürücü olduğu ifade edilmektedir.

610 **1.2.24.** Karadeniz Ro-Ro tarafından Trans 14'e hitaben yazılan 29.11.2005 tarihli yazıda, nakliyecilerin zor koşullarda çalıştığı bilinmekle beraber kendilerinin de Rusya'ya yaptıkları seferler neticesinde uzun süredir zarar ettikleri, gemilerinin ilave büyük maliyetli işlerinin bitirildiği, liman ile yaşanan sorunların çözüldüğü, Aralık ayı itibarıyla hatta 2 gemi ile hizmet verilerek beklemelerin minimuma indirilmesine gayret edecekleri, Haziran ayından itibaren doğan zararlarına karşılık fiyat ayarlaması yapılmasının gündemlerinde olmasına rağmen gemilerin tamir/bakım/onarım ve yenilenmesi işlerinin bitmesinin beklendiği, nihai fiyat ayarlaması kararının 25.10.2005 tarihli Yönetim Kurulu toplantısında alındığı, netice olarak Zonguldak hattı fiyat ayarlamasının

## 06-29/357-88

620 25.10.2005 tarihinde, Samsun hattı dorse fiyat ayarlamasının 7.11.2005 tarihinde ilan edildiği, tersanede olan M/V Ulusoy-1 gemisinin Aralık ayı başında hizmete girebileceği belli olunca 23.11.2005 tarihinde Samsun hattı TIR fiyat ayarlamasının ilan edildiği, dolayısıyla fiyat ayarlaması kararının Rusya hattında hizmet veren diğer firmalar ile uzaktan yakından hiçbir ilgisinin bulunmadığı, fiyat ayarlamalarının yalnızca uzun bir süreç sonunda doğan zararlarını karşılamak maksadı ile zorunluluk karşısında yapıldığı bildirilmektedir.

630 **I.2.25.** Karadeniz Ro-Ro tarafından nakliyecilere hitaben yazılan 8.12.2005 tarihli yazıda, Zonguldak ve Skadovsk limanlarında yaşanan beklemelelere son verebilmek için 90 TIR kapasiteli M/V Ulusoy-1 isimli geminin havuza alınarak çok yüksek maliyetli ilavelerle yeni denizcilik kurallarına uyumlu hale getirildiği, geminin 15.12.2005 tarihinden itibaren seferlerine başlayacağı ve Skadovsk limanına yapılan yatırımlar, Zonguldak-Skadovsk arası deniz milinin diğer hatlardan fazla olması nedeniyle artan yakıt sarfiyatı, yakıt fiyatlarında meydana gelen artışlar, TL maliyetlerinin döviz cinsinden getirdiği ilave maliyetler ve gemiye yapılan ilave maliyetlerin navlun fiyatlarında ayarlama yapılmasını zorunlu hale getirdiği bildirilmektedir.

640 **I.2.26.** Karadeniz Ro-Ro'dan elde edilen taşıma istatistiklerine göre Marmara Denizcilik ve Karadeniz Ro-Ro'nun yıllar itibarıyla taşıma miktarları aşağıdaki gibidir:

	2006		2005		2004	
	Marmara	Karadeniz	Marmara	Karadeniz	Marmara	Karadeniz
Ocak	435	623	509	809	0	491
Şubat	746	923	619	980	0	686
Mart	259	408	776	1254	0	999
Nisan			505	1188	172	726
Mayıs			522	1036	110	956
Haziran			473	881	299	1106
Temmuz			814	670	231	993
Ağustos			906	521	271	1095
Eylül			845	655	162	1276
Ekim			877	883	478	1529
Kasım			895	795	602	1308
Aralık			702	1281	670	1225
Toplam	1440	1954	8443	10953	2995	12390

650 **I.2.27.** Karadeniz Ro-Ro'dan elde edilen tablolardan, bu şirket tarafından Marmara Denizcilik'in hem Zonguldak-Evpatorya hem de Samsun-Novorossisky hatlarındaki faaliyetlerinin takip edildiği, ayrıca Zonguldak-Skadovsk hattındaki rakibi Pakoil adlı Azeri teşebbüsün ve Zonguldak-Odessa hattında faaliyet gösteren M/V Palada adlı teşebbüsün düzenli olarak taşıma analizlerinin yapıldığı ve rakiplerin faaliyetlerine ilişkin sayısal verilerin düzenli olarak izlendiği tespit edilmiştir.



## 06-29/357-88

**I.2.28.** Karadeniz Ro-Ro'nun 2005 yılı sonu itibarıyla hazırlanmış Ayrıntılı Gelir Tablosu'nda "Dönem zararı" 1.888.003 YTL, dönem net zararı ise 1.890.667 YTL olarak belirtilmiştir.

**I.2.29.** Karadeniz Ro-Ro'nun 30.3.2006 tarih, 1935 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden yazısında yer verilen, Samsun-Novorossisk hattı için çeşitli maliyetlerdeki artışlar aşağıdaki şekildedir:

660

ABD Doları	2004	2005
IFO (USD/ton)	145,66	201,98
MGO (USD/ton)	363,5	487,62
Araç başına yakıt maliyeti	132,89	181,27
Römorkör	5000	9335
Römork birim maliyeti	71,23	132,98
Geoport yükleme/boşaltma	4800	16000
Yükleme/boşaltma birim maliyeti	68,38	227,92
Yolcu maliyeti	0	72,72
ABD Doları/TL paritesinin etkileri	366,63	414,70

670

Aynı yazıda, Zonguldak-Skadovsk hattına ilişkin olarak, 2005 yılı başında bu hattı nakliyecilere tanıtılabilmek ve pazardan pay alabilmek maksadıyla düşük bir navlun bedeliyle taşımalara başladıkları, ancak yakıt fiyatlarının arttığı, ayrıca bu hatta yakıt ikmallerinin İstanbul'dan yapılmasının Samsun hattına göre yakıt maliyetlerini artırdığı, Zonguldak-Skadovsk mesafesinin 300 mil, Samsun-Novorossisk mesafesinin 215 mil olmasının ortalama 5.000 ABD Doları/sefer ilave maliyet getirdiği, zaten promosyonlu bir fiyatla başladıkları hatta fiyat düzenlemesi yapmak mecburiyetinin doğduğu ve bu nedenle navlun fiyatlarını önce 1.100 ABD Doları'na, daha sonra 1.200 ABD Doları'na yükselttikleri; bu fiyatların da tekrar artırılarak revize edilmesinin gerektiği belirtilmektedir.

680

Yazı ekinde Novorossisk Liman idaresi ile yapılan çeşitli yazışmalara yer verilmiştir. Yazışmalardan Liman idaresinin tadilat yapılacağını belirterek sefer sayısının haftada bire indirilmesini talep ettiği, tehlikeli maddeler taşıdığı belirtilen gemilerin uzun süreler bekletildiği ve Karadeniz Ro-Ro'nun yazışmalar yoluyla bu sorunları çözmeye çalıştığı anlaşılmaktadır.

## J. GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik hakkında yapılan şikayetin konusunu, anılan teşebbüslerin navlun ücretlerinin belirlenmesi hususunda aralarında rekabeti ortadan kaldıran mahiyette bir anlaşma yaptıkları veya uyumlu eylem içerisinde buldukları iddiası oluşturmaktadır. Bu çerçevede önaraştırma sürecinde edinilen bilgi ve belgeler 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin, "*Belirli bir mal veya hizmet piyasasından doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti*

690 engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemleri hukuka aykırı ve yasaktır” şeklindeki birinci fıkrası ve özellikle de anılan maddenin “Mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kar gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım şartlarının tespit edilmesi” şeklindeki (a) bendinde yer alan düzenlemeler çerçevesinde değerlendirilmiştir.

700 UND'nin şikayet dilekçesinde, Karadeniz Ro-Ro ile Marmara Denizcilik'in bilet fiyatlarına Zonguldak hattında 100 ABD Doları ve Samsun hattında 150 ABD Doları olmak üzere aynı zamanlarda (Kasım 2005) aynı miktarda zam yapmış oldukları, bu durumun ise adı geçen iki teşebbüs arasında fiyat koordinasyonuna işaret ettiği, her iki teşebbüsün de fiyat artışına gerekçe olarak, 2001 yılından bu yana navlun ücretlerinde artış yapılmamasını ve yakıt ile liman fiyatlarına gelen zamları gösterdiği ifade edilmektedir.

710 Dilekçede ayrıca, Ulusoy Grubu ile Cenk Grubu'nun navlun fiyatlarını koordinasyon içinde birlikte belirleme alışkanlıklarının 1997-2004 yıllarında aynı şirket bünyesinde bulunmalarına dayandığı, bu hususun 19.8.2004 tarih, 04-56/754-190 sayılı Kurul kararı'nın Raportör Görüşü'nde de ifade edildiği, Ulusoy Grubu'nun hem Akdeniz hem de Karadeniz Ro-Ro hatları pazarında rakip grup veya teşebbüslerle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı ve rekabeti sınırlayıcı şekilde fiyatları belirlemekten, fiyatın belirlenmesine yönelik yazılı anlaşmalar yapmaktan kaçınmadığının geçmiş Kurul kararlarından da görülebileceği (13.7.2005 tarih, 05-46/668-170 sayılı ve 19.10.2005 tarih, 05-69/959-260 sayılı Kurul Kararları) ifade edilmektedir.

720 Esasen, Ulusoy ve Cenk grupları ile ilgili geçmiş tarihli muhtelif Kurul Kararları ve Raporlar'da yer alan tespitlerin halihazırda yürütülen çalışma kapsamında rekabeti sınırlayıcı anlaşma veya uyumlu eylemin “delili” olarak görülebileceği savının muteber kabul edilmesi doğru olmayacaktır. Yukarıda atıf yapılan Kurul kararlarının konusu ve incelenen olaylar halen yürütülen önaraştırma kapsamındaki ihlal iddiaları ile, bazı noktalarda benzerlikleri bulunmasına karşın, aynı değildir. Kaldı ki teşebbüslerin geçmiş dönemde 4054 sayılı Kanun'a aykırı hareket etmeleri bu işletmelerin bir şekilde “rekabet ihlali sabıkasına” sahip oldukları şeklinde yorumlanmamalıdır. Aksi takdirde teşebbüslerin açıklama yapamayacakları ve savunma getiremeyecekleri bir biçimde 4054 sayılı Kanun'a aykırı hareket etmekle suçlanabilmeleri söz konusu olacaktır.

730 Önaraştırma döneminde, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'de yapılan yerinde incelemelerde navlun ücretlerinin beraberce belirlenmesine ve bu bedellerin arttırılmasının rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma sonucunda yapılmasına yönelik herhangi bir delile ulaşılmamıştır. Ayrıca başvuru sahibi UND'nin şikayet yazısı ekinde rekabeti sınırlayıcı anlaşma yapıldığı iddiasını destekler nitelikte herhangi bir belge bulunmamaktadır. Şikayetçi teşebbüs birliği yetkilileri; üyeleri

olan ve Karadeniz Ro-Ro ile Marmara Denizciliğın müşterileri konumunda bulunan nakliye firmalarından navlun ücretlerinin yükseltilmesi ile ilgili sözlü şikayetler aldıklarını ifade etmektedirler.

740 Karadeniz Ro-Ro yetkilisi şirketlerinin navlun ücretlerini fiyatlama politikası ve Kasım, Aralık 2005'de gerçekleşen artış ile ilgili olarak (1.2.1. sıra sayılı tespit); faaliyete geçtikleri günden bu yana, çok düşük karla veya zararına çalışmaya devam ettiklerini, 2005 yılı içerisinde mazot fiyatlarındaki 2 katına varan yükseliş ve daha önemlisi Novorossisk limanındaki tarifelerin (başta römorkaj ücretleri olmak üzere) öngörülemeyen yükselişleri sonucunda katlanmak zorunda oldukları zararın, kendilerini bu hattan çekilme veya navlun fiyatlarını arttırma seçenekleri ile karşı karşıya bıraktığını, gelecek vaadettiğine inandıkları bu hattan çekilmek yerine 25.10.2005 tarihli Yönetim Kurulu kararı ile navlun ücretlerini arttırma yoluna gittiklerini, ifade etmiştir.

750 Aynı Şirket'in bir diğer yetkilisi ise (aynı sıra sayılı tespit) ro-ro taşımacılığında navlun fiyatlamasının seferdeki gemilerin operasyonel ve sabit giderleri ile hatta ilişkin maliyetler üzerinden hesaplandığını, navlun fiyatlamasında karayolu taşımacılığı gibi alternatif taşımaların fiyatlarının baz alınmadığını, navlun fiyatlaması yapılırken öncelikle gemilerin yakıt giderleri, operasyon giderleri, personel harcamaları gibi maliyetlerin yanısıra limanlarda ödenen ücretler (elleçleme, römorkaj vs) ve gemilerin alış maliyetlerinin, ayrıca sefer yapan ro-ro gemisindeki kapasite ve buna bağlı doluluk oranlarının dikkate alındığını ifade etmektedir. Anılan yetkili 2005 yılındaki navlun ücreti artışları ile ilgili olarak ise aynen aşağıdaki açıklamaları getirmiştir:

760 *"2005 yılı Aralık ayında uygulamaya koyduğumuz navlun fiyat artışları, sadece ro-ro fiyatlarında değil, diğer yük taşımaları için de geçerli oldu. Biz mecbur olduğumuz için fiyatlarımızı yükselttik. Alternatifimiz pazardan tamamen çekilmektir. Bu hatlarda kullandığımız 3 gemi de Karadeniz Ro-Ro'nun envanterindedir. Bu gemilere ilişkin ödemeler vadeli şekilde yapılmaktadır. Şirketin geçtiğimiz 2 yıl içerisinde karşılaştığı mali zorluklar, ödemelerin uzun vadede yapılmasına neden olmuştur. Bu gerekçeler sonucunda navlun fiyatlarını mecbur olduğumuz için artırdık. Rakibimiz olan şirket de bu artışı bizden yaklaşık 1 ay sonra yaptı. Ancak rakibimizin fiyat artışına muhtemel tepkisi fiyatlama politikamızda etkili değildir. Biz her koşulda bu artışı yapmaya mecburduk."*

770

Marmara Denizcilik yetkilisi navlun fiyatlama politikaları ve 2005 yılında yaptıkları artış ile ilgili olarak aşağıdaki açıklamaları getirmektedir:

*"2004 ve 2005 yıllarında asıl maliyet artışı, mazot ve fuel-oil fiyatlarında yaşandı. Faturalardan da açıkça görüleceği üzere, fuel-oil ve mazot fiyatları yaklaşık 2 katına çıktı. Bu süreçte navlun fiyatlarını arttırmadık; taşımayı mümkün olduğunca ucuza yapmaya çalıştık. Açık bir ifadeyle zarar etmek*

780 *pahasına rekabet ettik. Fiyatları düşürerek daha çok araç taşıma politikasını denedik. Bu yöntem, payımızı arttırmada başarılı da oldu. Ancak zarar da arttı...*

*2005 yılı Ekim ayında Karadeniz Ro-Ro'nun Ukrayna'da navlun fiyatlarını arttıracığını açıklaması, bize de zarardan kurtulma şansı verdi. Bununla kastettiğim, fiyat artışının eş zamanlı yapılmadığıdır. Bildiğim kadarıyla Rusya hattında önce biz artış yaptık. 2006 yılında maliyetlerimiz artmaya devam ederse istemesek de fiyatlarımız buna göre ayarlamak durumunda kalırız. Ayrıca biz bu hatlarda rakibimizi çok yakından takip ederiz, Liman İdarelerinden aldığımız günlük raporlarla gemilerin doluluk oranlarını, uygulanan navlun ve diğer ücretleri (Müşterilerimiz de karşı tarafın fiyatlarıyla bizim de indirim zorlar.) görebiliyoruz. Bu sebeple rakibimizin de zarar ettiğini tahmin ediyorduk. Bizim açımızdan ticari mantıkla uyumlu olan fiyatlarımızı yükseltmekti."*

800 Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik yetkililerinin navlun fiyatlama politikası ve 2005 yılında gerçekleşen artışa ilişkin yaptıkları açıklamalar, önaraştırma konusu ihlal iddialarının değerlendirilmesi açısından önemlidir. Yukarıda da belirtildiği üzere Karadeniz Ro-Ro ile Marmara Denizcilik arasında rekabeti sınırlayıcı mahiyette bir anlaşma bulunduğu dair herhangi bir delil elde edilememiştir. Ancak 2005 yılı sonunda her iki şirketin de navlun ücretlerini aynı oranda ve birbirine yakın zamanlarda (Kasım ve Aralık ayları) arttırmaları haklarında inceleme yapılan teşebbüslerin aralarındaki rekabeti sınırlayıcı mahiyette bir uyumlu eylemin tarafları olmaları ihtimalinin de ayrıca değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in şikayet konusu navlun ücreti artışlarını birbirlerinden bağımsız ve kendileri açısından ekonomik ve rasyonel gerekçelere dayanarak yaptıkları şeklindeki beyanları, ro-ro taşımacılığı pazarının yapısı göz önünde bulundurularak ve edinilen bilgi/belgeler çerçevesinde değerlendirilmelidir.

810 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin üçüncü fıkrasında; *"Bir anlaşmanın varlığının ispatlanamadığı durumlarda piyasadaki fiyat değişmelerinin veya arz ve talep dengesinin ya da teşebbüslerin faaliyet bölgelerinin, rekabetin engellendiği, bozulduğu veya kısıtlandığı piyasalardakine benzerlik göstermesi, teşebbüslerin uyumlu eylem içinde olduklarına karine teşkil eder."* hükmü yer almaktadır. Kanun'un anılan maddesinin dördüncü fıkrasında ise; *"Ekonomik ve rasyonel gerekçelere dayanmak koşuluyla taraflardan her biri uyumlu eylemde bulunmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir."* ifadesi yer almaktadır.

820 Teşebbüsler arasında bir anlaşma olduğuna dair doğrudan delillerin bulunmadığı durumlarda firmaların paralel davranışları aralarında gizli bir anlaşma olabileceği ihtimali gündeme gelmektedir.

4054 sayılı Kanun'un gerekçesinde, *"Teşebbüsler arasında bir anlaşmanın varlığı tespit edilemese bile, teşebbüsler arasında kendi bağımsız davranışları yerine geçen bir koordinasyon veya pratik işbirliği sağlayan doğrudan veya dolaylı ilişkiler de eğer aynı sonucu doğuruyorsa yasaklanmıştır."* ifadesine yer

verilmektedir. Kanun'un gerekçesinden de anlaşıldığı üzere uyumlu eylem kavramının ve karinesinin 4054 sayılı Kanun'a konuluş amacı gizli anlaşmaların ispatlanmasında kolaylık sağlanmasıdır. Bu çerçevede, teşebbüslerin piyasa yapısından kaynaklanan paralel davranışları ile uyumlu eylem yoluyla rekabeti sınırlamaları arasındaki farkın tespiti gerekmektedir.

830

Oligopol piyasası en geniş şekliyle az sayıda oyuncunun bulunduğu bir piyasa olarak tanımlanabilir. Oligopol piyasasında faaliyet gösteren firmaların kendi pazar stratejilerinin rakiplerinin stratejilerine bağlı olduğunun farkında olması oligopolistik bağımlılık olarak nitelendirilmekte, bu bağımlılık nedeniyle firmalar arasında herhangi bir anlaşma olmamasına karşın, paralel davranışlar ortaya çıkabilmektedir. Bu şekildeki paralel davranışlar firmaların piyasa koşullarından kaynaklı bilinçli tercihlerinin sonucu olarak gelişmektedir.

840

Haklarında önaraştırma yürütülen Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in faaliyet gösterdikleri Karadeniz ro-ro hatlarında başlıca bu iki teşebbüs (Azerbaycan menşeli Pakoil de sınırlı biçimde Zonguldak-Skadovsk/Ukrayna hattında çalışmaktadır) faaliyettedir. I.2.7. sayılı tespitite yer verildiği üzere pazarda lider konumunda olan Karadeniz Ro-Ro'nun payı (Samsun-Novorossisky) 2005 yılı içinde tır taşımalarında % 52, toplam sefer sayısında % 54,6 takipçisi Marmara Denizcilik'in ise % 48 ve % 45,4'tür. Dolayısıyla ilgili piyasa "düopol" niteliğindedir. Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in vermekte oldukları tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmeti homojen nitelikte olup, teşebbüslerin ürün farklılaştırabilmeleri mümkün görünmemektedir. Her iki teşebbüs de aynı maliyet yapısına sahiptir. Ana gider kalemleri gemilerin kullandığı akaryakıt, personel masrafları ve liman tarife ücretleridir. Kullanılan Ro-Ro gemileri aynı kapasitelerde (60 ve 90+ araçlık orta büyüklükte) olan benzer yapıda gemilerdir. Ro-ro gemilerine yönelik talep Rusya'ya yapılan ihracat miktarı ile ilişkili olup, taşıma belirli kotalara bağlı geçiş belgeleri (dozvola) marifetiyle yapılmakta, dolayısıyla pazardaki talep durağan olmaktadır. Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik aynı müşteri grubuna, aynı limanlardan kalkan gemiler ile hizmet vermekte, birbirlerinin taşıdığı araç miktarı, sefer sayıları, navlun ücretleri gibi bilgileri gerek liman idarelerinden gerekse de ortak müşteri gruplarından temin edebilmektedir. Bu hususa ilişkin her iki şirketin yetkilileri de rakipleri ile ilgili bilgileri liman idarelerinden ve/veya müşterilerden kolayca alabildiklerini açıklamışlardır.

850

860

870

Yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmelerden anlaşıldığı üzere Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in navlun fiyatlaması konusunda paralel davranışlar sergilemeleri iki teşebbüsün faaliyet gösterdiği piyasa yapısı ile uyumludur. Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik fiyatlama ve sair pazarlama politikalarında (örneğin her iki teşebbüs de Ro-Ro gemilerinin tadili için yatırım yapmış, müşteri sayısını arttırmak için "bonus" programları uygulamıştır.) birbirlerinin hareketlerini takip etmektedirler. Bu şekildeki piyasa yapısında oligopolistik bağımlılığın gerçekleşmesi doğaldır. Önaraştırma

kapsamında değerlendirilmesi gereken bir diğer husus ise her iki teşebbüsün de Kasım 2005 ve Aralık 2005 tarihlerinde yaptıkları navlun ücreti artışlarının gerekçesine yönelik açıklamalarıdır. Bu şekilde, fiyat artışlarının artan maliyetler dolayısıyla ortaya çıkan zarardan kaçınmak için yapılıp yapılmadığı hususunda bir kanaat oluşturulabilir.

880 I.2.5. ve I.2.6. sıra sayılı tespitlerde Marmara Denizcilik yetkilisi (.....) tarafından 17.4.2005 ve 19.8.2005 tarihlerinde (bu dönemde işbirliği içinde oldukları) UND Başkanı Çetin NUHOĞLU'na gönderilen elektronik posta mesajları yer almaktadır. Bu yazılarda geçen ifadelerden Marmara Denizcilik'in 2004 ve 2005 yıllarında artan maliyet ve Karadeniz Ro-Ro ile yaşanan rekabet sebebiyle zarara sürüklendiği anlaşılmaktadır. 17.4.2005 tarihli yazıda aynen "(.....).”(TİCARİ SIR) ifadesi bulunmaktadır. I.2.8. sayılı tespitite ise Marmara Denizcilik'in Cenk A, Cenk Y, Yusuf Ziya Öniş Ro-Ro gemilerine ait yakıt maliyetlerindeki artışlar gösterilmektedir.

890 I.2.13., I.2.19., I.2.20., I.2.21., I.2.22. ve I.2.24, sayılı tespitlerde Karadeniz Ro-Ro tarafından müşterilerine gönderilen yazılarda 2004 ve 2005 yıllarında yaşanan maliyet artışlarına vurgu yapılarak, 1.11.2005 tarihli navlun ücreti artışı bildirilmekte, I.2.11. sayılı tespitite ise konuya ilişkin yönetim kurulu kararına yer verilmektedir. Söz konusu yazılarda ayrıca gemi tadilatlarından kaynaklanan ek giderlere ve Novorossisk liman idaresi ile yaşanan sorunlara ilişkin bilgiler de bulunmaktadır. I.2.29. sayılı tespitite yer verilen Tablo'da ise Karadeniz Ro-Ro'da 2005 yılında 2004 yılına göre yaşanan maliyet artışları araç başına yakıt maliyeti, yükleme/boşaltma birim maliyeti gibi kalemler altında gösterilmektedir. Öte yandan, I.2.28. sayılı tespitite belirtildiği üzere, Karadeniz Ro-Ro'nun 2005 yılı sonu itibarıyla hazırlanmış ayrıntılı gelir tablosunda, anılan şirketin net dönem zararı 1.890.667 YTL olmuştur.

900 Esasen, her iki şirket de artan maliyetler sebebiyle maddi açıdan zor duruma girmiş, Karadeniz Ro-Ro'da durum 2005 yılı bilançosuna zarar olarak yansımıştır. Kasım 2001, Aralık 2005 tarihleri arasında navlun ücretlerinde artışa gidilmemiş, ara dönemlerde çeşitli promosyon kampanyaları (15 taşımaya bir bedava taşıma gibi) ile ücretlerde düşüşler olmuştur. Bu çerçevede Karadeniz Ro-Ro'nun Zonguldak-Skadovsk (Ukrayna) hattında TIR navlun ücretini 1.11.2005 tarihinden geçerli olmak üzere 1.000 ABD Doları'ndan, 1.100 ABD Doları'na; Samsun-Novorossisk (Rusya) hattında ise 1.12.2005 tarihinden geçerli olmak üzere 1.500 ABD Doları'ndan, 1.600 ABD Doları'na yükseltmesi 910 rasyonel ve zarardan kurtulma amaçlı görünmektedir.

Marmara Denizcilik piyasa lideri konumundaki rakibinin fiyat artışını takip ederek Aralık 2005'te navlun ücretlerini artırmıştır. Marmara Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Atilla YENER rakiplerinin navlun fiyatlarını arttırmasının kendilerine de zarardan kurtulma şansı verdiğini, fiyat artışlarının eş zamanlı yapılmadığını (1 ay sonra) ifade etmektedir. Marmara Denizcilik'in Karadeniz

Ro-Ro'nun navlun ücreti artırımını takip etmesi, düopol piyasalarda rasyonel kabul edilen bir ticari davranıştır.

- 920 Yukarıda yer verilen tespit ve değerlendirmeler çerçevesinde, Karadeniz Ro-Ro hatlarında faaliyet gösteren Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in navlun taşıma ücretlerinin belirlenmesi hususunda aralarındaki rekabeti sınırlar mahiyette bir anlaşma yaptıkları veya bu yönde bir uyumlu eylemin içerisinde oldukları iddiasını kanıtlamaya yeterli delil bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

## **K SONUÇ**

- 930 Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre; Karadeniz Ro-Ro ve Konteyner Taşımacılığı A.Ş. ile Marmara Denizcilik A.Ş.'nin 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 4. maddesine aykırı olarak ilgili pazarda birlikte hareket etmek suretiyle navlun fiyatlarında artırıma giderek rekabeti bozucu anlaşma/uyumlu eylem içine girdikleri iddiasına ilişkin olarak 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikayetin reddine İkinci Başkan Tuncay SONGÖR'ün farklı gerekçesi ve OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.

06-29/357-88

(24.04.2006 tarihli ve 06–29/357-88 sayılı Kurul Kararı'na)

### FARKLI GEREKÇE

Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik arasında rekabeti sınırlar mahiyette uyumlu eylem iddiasını destekleyen, teşebbüslerarası bağlantı veya koordinasyona dair herhangi bir delil elde edilemediğinden soruşturma açılmamasına dair karara katılmakla birlikte,

İlgili pazarın yapısının teşebbüslerin aralarında bir anlaşma yapmadan veya uyumlu eylem içerisine girmeden paralel davranışlar sergilemesine müsait olduğu da tartışmasızdır.

Bu gibi düopol piyasalarda, teşebbüslerin birbirlerini takip eden fiyat hareketliliklerinin 4054 sayılı Kanun çerçevesinde bir ihlal oluşturmaması için gereken dikkat ve hassasiyetin gösterilmesi gerekmektedir.

Bu nedenle teşebbüsler hakkında soruşturma açılmamasına dair verilen kararda, ayrıca, ***“davranışlarının uyumlu eylem yoluyla bir ihlale neden olmaması için gereken dikkat, önem ve hassasiyetin gösterilmesi”*** gerektiğinin de belirtilmesinin yararlı olacağını düşünüyorum.

**Tuncay SONGÖR**  
**İkinci Başkan**