

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2010-4-265 (Muafiyet)  
Karar Sayısı : 11-19/354-114  
Karar Tarihi : 31.03.2011

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

10 Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI  
Üyeler : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE, Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY, Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR

**B. RAPORTÖRLER** : Kerem TOMUR, Esin AYGÜN, Sinan BOZKUŞ

**C. BİLDİRİMDE BULUNAN**

: Lucien ARKAS ve Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.  
Temsilcisi: Av. H. Bumin ANAL  
Şehit Nevres Blv. No:5 K:4 35210 İzmir

**D. TARAFLAR**

20 : - Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.  
Şehit Nevres Bulvarı No:5 Kat:4 35210 İzmir  
- Tarros SPA  
Via Privata Enel 19100 La Spezia (SP) İtalya

**E. DOSYA KONUSU:** Arkas Grubu bünyesinde bulunan Tarros Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. (Tarros Denizcilik)'nin %50 oranında hissesinin Tarros SPA tarafından devralınarak şirketin taraflar arasında ortak girişim haline getirilmesini amaçlayan anlaşmaya izin verilmesi talebi.

30 **F. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 11.10.2010 tarih ve 7725 sayı ile giren başvuru üzerine düzenlenen 02.12.2010 tarih ve 2010-4-265/BN-10-257.KT sayılı Bilgi Notu, 08.12.2010 tarih ve 10-76 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek, bildirim konu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 1997/1 sayılı Tebliğ çerçevesinde devralma olarak nitelendirilemeyeceğine, söz konusu başvuruya ilişkin olarak muafiyet-menfi tespit incelemesi yapılmasına 10-76/1576-M sayı ile karar verilmiştir.

Taraflardan istenen ilave bilgilerin en son 21.01.2011 tarih ve 657 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmesini takiben, söz konusu karar çerçevesinde hazırlanan, 25.03.2011 tarih ve 2010-4-265/ MM-11-257.KT sayılı Muafiyet Ön İnceleme Raporu, 28.03.2011 tarih ve REK.0.08.00.00-130.01.03/112 sayılı Başkanlık önermeleri ile 11-19 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

**G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ:** İlgili Raporda;

40 - Bildirime konu Ortak Girişim Anlaşması'nın, Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilebileceği,  
- Ancak anılan Anlaşma'nın, Kanun'un 5. maddesinde öngörülen muafiyet şartlarını haiz olduğu ve bu nedenle söz konusu anlaşmaya 5 yıl süre için muafiyet tanınabileceği görüşüne yer verilmiştir.

11-19/354-114

## H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### H.1. İlgili Pazar

#### H.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Tarafların faaliyet alanları dikkate alınarak, ilgili ürün pazarları “gemi acentelik hizmetleri pazarı” ve “hatlı konteynır taşımacılığı pazarı” olarak belirlenmiştir.

#### H.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

50 Gemi acenteliği hizmetinin ülkemizdeki tüm limanlarda ve tüm yük tipleri için (konteynır, kuru dökme yük gibi) verilebilmesi mümkündür. Diğer taraftan, ilgili mevzuat hükümleri uyarınca acentelik hizmetlerinin sunumunda coğrafi bir sınırlama bulunmamaktadır. Bir ilde kurulu bulunan acenteler diğer illerde doğrudan (yerel şubeler vasıtasıyla) veya tali acenteler aracılığı ile faaliyet gösterebilme imkânına sahiptirler. Bu çerçevede, gemi acentelik hizmetleri için ilgili coğrafi pazar “Türkiye” olarak belirlenmiştir.

Hatlı konteynır taşımacılığı pazarı içinse, işlemin etkisinin görülebileceği “Türkiye-İtalya hattı” ilgili coğrafi pazar olarak tespit edilmiştir.

### H.2. Tespitler ve Değerlendirme

#### H.2.1. İşlemin 4054 sayılı Kanun’un 4. ve 5. Maddeleri Kapsamında Değerlendirilmesi

60 İnceleme konusu Anlaşma’nın tarafları arasında konteynır taşımacılığı pazarındaki rakiplik münasebeti, Anlaşma’nın 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında ele alınmasına engel teşkil ettiğinden, Kanun’un 5. maddesi çerçevesinde bireysel muafiyet incelemesi yapılmıştır.

Bildirim konusu ortak girişimin ana teşebbüsleri gemi acenteliği ve konteynır taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedirler. Bu çerçevede, bildirim konusu işlemin teşebbüsler arasında koordinasyon doğurucu bir etkisinin olup olmayacağına incelenmesi gerekmektedir.

##### H.2.1.1. Acentelik Hizmetleri Bakımından

70 Dosya mevcudu bilgilere göre, Tarros Grubu Türkiye’de, mevcut bildirim ile kurulması planlanan Tarros Denizcilik dışında, gemi acenteliği hizmeti vermemekte veya böyle bir hizmet sunan teşebbüste ortaklığı bulunmamaktadır. Arkas Grubu ise Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. (Arkas Denizcilik) vasıtasıyla Türkiye’de gemi acenteliği hizmeti sunmaktadır. Dolayısıyla, ana teşebbüslerden yalnızca birinin acentelik hizmet vermesi nedeniyle, gemi acenteliği hizmetleri bakımından taraflar arasında koordinasyon doğurucu bir etkinin oluşmayacağı anlaşılmıştır.

##### H.2.1.2. Konteynır Taşımacılığı Hizmetleri Bakımından

80 Bildirim Formu’nda yer alan bilgilere göre hem Arkas Grubu hem de Tarros Grubu konteynır taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Tarafların faaliyetleri arasındaki çakışma Türkiye-İtalya hattı bakımından söz konusu olup, anılan pazarda Arkas Grubu’nun pazar payı ..., Tarros Grubu’nun pazar payı ise ... olarak bildirilmiştir. Dolayısıyla konteynır taşımacılığı pazarındaki faaliyetlerinde, anılan hatta örtüşme bulunan tarafların, ortaklaşa kurdukları acentelik şirketi vasıtasıyla koordinasyona yol açma riskinin bulunup bulunmadığı incelenmiştir.

## 11-19/354-114

Esasen, herhangi bir rekabet kısıtlamasına bireysel muafiyet tanınması için iki olumlu iki olumsuz koşulun birlikte sağlanması gerekmektedir. Bu hallerden birinin dahi karşılanmaması halinde, bireysel muafiyet tanınması mümkün olmayacaktır.

### **a) Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmelerin sağlanması**

90 Bu hüküm çerçevesinde hangi hallerin ekonomik yarar sağladığının somut olayın özelliklerine göre değerlendirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin bulunması ekonomik yararın sağlandığı hususlar arasında görülmektedir.

100 İnceleme konusu olayda, yeni şirketin kurulma amacı, gemi acenteliği sektöründe dünyadaki gelişmelere ayak uydurabilmek ve küresel ölçekte faaliyet gösteren Tarros Grubu'nun Türkiye'de böyle bir ortaklıkla mevcudiyetini sağlayarak sunulan hizmetin kalitesini arttırmak ve müşteri lehine avantajlı fiyatlar uygulanmasını temin etmek olarak bildirilmiştir. Buna ek olarak e-booking (internet üzerinden rezervasyon yaptırma) gibi teknoloji yönü ağır basan uygulamalarda ilerleme görüleceği ifade edilmiştir. Tarros Grubu'nun uluslararası tecrübelerinden faydalanıp müşterilere fayda sağlayacak yeni lojistik çözümler üretilmesi de beklenen faydalar arasındadır. Öte yandan, daha önce Arkas Denizcilik tarafından yürütülen acentelik hizmetleri yeni kurulan şirket tarafından verilmeye başlanacağından, Tarros Grubu'nun Türkiye pazarına daha yakın olacağı ve taşımacılık pazarındaki gelişmeleri daha yakından takip etme imkânına sahip olacağı; kurulacak ortaklıkla Tarros Grubu'na hizmet veren Arkas Denizcilik kadrosu kurulacak yeni şirkete geçeceğinden hizmet kalitesinde düşüş olmayacağı; Tarros Grubu tarafından atanacak ve faaliyet gösterecek İtalyan personelin varlığının Tarros Grubu'nun operasyonlarını daha iyi yürütmesini sağlayacağı taraflarca belirtilmiştir.

110 Tarros Grubu'nun Türkiye'deki faaliyetini bizzat kuracağı bir iştiraki vasıtasıyla yürütmek yerine böyle bir yapıyı tercih etmesinin gerekçeleri, Arkas Denizciliğin yetiştirmiş olduğu personelden yararlanmak, yeni bir acente olarak müşteri ile ilişki yürütmenin zorluklarından kaçınmak, yasal ve ticari koşullara daha kolay adapte olmak şeklinde sıralanmıştır.

Özetle tarafların yeni şirketi, sunulan hizmetin teknik niteliğini ve kalitesini yükseltmek amacıyla kurdukları anlaşılmaktadır. Kurulacak yeni şirketin Tarros Grubu'nun verdiği hizmetlerin yeknesaklığının, standart temininin ve global organizasyona uygunluğunun sağlanması açısından önem taşıdığı, bu şirket sayesinde her iki tarafın tecrübe ve birikimlerini birleştirme imkânının doğacağı görülmektedir. Bu itibarla inceleme konusu işlemin, Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine uygun olduğu değerlendirilmektedir.

120

### **b) Tüketicinin bundan yarar sağlanması**

Muafiyetin ikinci şartı; anlaşmanın tüketicilere ortaya çıkan objektif faydadan adil bir pay alma imkânı tanınması gereğidir. Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlaşmanın muafiyet alabilmesi için, yukarıda değinilen malların dağıtımı veya hizmetlerin sunulmasından elde edilen iyileşmenin tüketiciye yansıtılması ve ortaya çıkan ekonomik fayda ile tüketicinin elde edeceği menfaat arasında makul bir denge olması gerekmektedir. Bu çerçevede; fiyatlar seviyesindeki düşüş, satış sonrası etkin hizmetler, ürün çeşitliliğinin artması, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşabilmesi, malın

## 11-19/354-114

130 arzında devamlılığın sağlanması gibi koşullar tüketicinin elde edeceği menfaat kapsamında değerlendirilebilmektedir.

Taşıtılan malların tesliminde ve takibinde sağlanan iyileşmeler, Tarros Grubu'nun uluslararası tecrübelerinden faydalanılıp müşterilere yeni lojistik çözümler üretilmesi, her iki grubun tecrübelerinin birleştirilmek suretiyle müşterilerin ürünlere daha kolay ulaşabilmesinin sağlanması kuşkusuz hizmetten yararlanan tüketicilerin lehine olan gelişmelerdir. Bu çerçevede Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde yer alan koşulun da sağlandığı anlaşılmıştır.

### c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması

140 Muafiyetin üçüncü şartı, anlaşmanın veya kararın teşebbüslere ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabeti ortadan kaldırma imkânı tanımaması, bir başka deyişle sağlanan ekonomik gelişme veya fayda ile tüketicinin bundan yarar sağlamanın rekabetin ortadan kaldırılması sonucunda elde ediliyor olmamasıdır. Bu şartın amacı, rekabetin kısmen sınırlandırılmasına izin verilen piyasalardaki reel ve potansiyel rekabetin devamının teminidir.

150 İnceleme konusu başvurunun etkilemesi muhtemel olan deniz yolu ile konteynır taşımacılığının yapısı ve rekabet durumu dikkate alındığında, uluslararası rekabete açık bir pazar olduğu görülmektedir. Konteynır taşımacılığında fiyat özellikle maliyet, taşıma imkânı ve talep çerçevesinde şekillenmektedir. Büyük bir etkisi olmasa da sunulan hizmetin kalitesi (zamanında yükleme-boşaltma, hasarsız yükleme, hızlı tazmin, tazmin takibi, zamanında varış gibi) de talebin oluşumuna etki edebilmektedir. Konteynır taşımacılığında armatör navlunları indirirken veya yükseltirken değişik faktörleri hesaba katmakta ve gireceği piyasadaki navlunları baz alarak piyasaya girmeye çalışmaktadır. Konteynır taşımacılığı sektöründe navlunun uzun süre sabit kalması mümkün değildir, yukarı/aşağı hareketlenmeler gözlenmektedir. Finansman maliyetleri, gemi kiralama/satın alma maliyetleri, liman masrafları, petrol fiyatları yıl içinde değişebildiği için navlun miktarları da değişim göstermektedir. Buna ek olarak konteynır taşımacılığı küresel bir faaliyet olduğundan, navlun fiyatlarının belirlenmesinde ülkeler arasında ihracat/ithalat dengesizliği gibi durumlar da etkili olabilmektedir. Özetle, konteynır taşımacılığı pazarı, düşük pazar paylarına sahip iki teşebbüsün anlaşma yapmak 160 suretiyle şekillendirebileceği nitelikte bir pazar değildir.

Bildirime konu işlem neticesinde pazarın bundan olumsuz etkilenme imkânının da bulunmadığı düşünülmektedir. Her ne kadar tarafların konteynır taşımacılığına ilişkin faaliyetlerinde kısmi bir örtüşme bulunsa da, bu çakışmanın sınırlı düzeyde olduğu görülmektedir. Zira Tarros Grubu Türkiye girişli-çıkışlı olarak doğrudan sadece Türkiye-İtalya hattında hizmet vermekte, Arkas Grubu ise Arkas Line ile Akdeniz-Karadeniz güzergâhında konteynır taşımacılığı hizmeti vermektedir. Arkas Line'in bu kapsamda İtalya limanlarına da uğramasına rağmen, Türkiye-İtalya hattında faaliyet gösteren gemisi bulunmamaktadır. Bununla birlikte söz konusu çakışmanın pazarın en dar tanımlanması durumunda pazara ne düzeyde etki edeceğinin tespiti açısından tarafların 170 pazar payı bilgilerine başvurulmuş ve konteynır taşımacılığı bakımından Türkiye-İtalya hattında tarafların toplam pazar payının ... oranında bir artışla ...'ye ulaşacağı anlaşılmıştır.

Önem arz eden bir diğer durum ise Arkas Grubu'nun Tarros Grubu'ndan başka; Hapag Lloyd, Hanjin Shipping, Grimaldi Group, Yang Ming Marine, ve Mediterranean Shipping Company gibi global konteynır taşıyıcısı teşebbüslere de acentelik hizmeti veriyor

## 11-19/354-114

180 olmasıdır. Arkas Grubu'nun acentelik hizmeti sunarak aracılık ettiği konteynır yükleme/boşaltmalarının Türkiye pazarındaki oranı yaklaşık olarak ...'dir. Dolayısıyla, gemi acenteliği pazarında hizmet satın alanların yaklaşık ...'ü, başka taşıyıcı ve acentelerle iş yapmaktadır. Buradan da pazarın önemli bir kısmının rekabete açık olduğu sonucu çıkarılmaktadır. Arkas'ın acenteliğini yaptığı ...'ye dahil olan taşıyıcılar arasında Arkas aracılığı ile koordinasyon gerçekleşme riski ise, daha önce bahsedilen global rekabete açık pazar yapısı sebebiyle mümkün değildir. Diğer bir deyişle, Arkas'a acentelik veren teşebbüsler de kendi aralarında rekabete devam etmekte, acente olarak Arkas'ın arz ya da navlun fiyatı gibi konularda herhangi bir inisiyatifi bulunmamaktadır.

Sonuç olarak bildirim konu anlaşma sonucunda ilgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmayacağı ve muafiyetin bu koşulunun sağlandığı değerlendirilmesine ulaşılmıştır.

### **d) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması**

190 Kanun'un 5. maddesinde öngörülen bu son koşul gereği, tüketicilere yansıtılan ekonomik gelişme ve iyileştirmenin elde edilmesinde rekabeti daha az sınırlayan bir yöntem mevcut ise anlaşmaya muafiyet tanınamayacaktır. Bu koşula aykırılık, ya izlenen amacın elde edilmesi için rekabetin gereğinden fazla sınırlanması ya da rekabetin sınırlanması gereğinin dahi bulunmaması halinde olabilir.

200 Bildirim konusu işlem, tarafların konteynır taşımacılığı pazarında hat bazında örtüşen faaliyetlerinin bulunması nedeniyle potansiyel olarak rekabeti kısıtlayabilecek niteliktedir. Bununla birlikte işlem sonucunda kurulan yeni şirket, tarafların sahip oldukları tecrübeleri birleştirerek hizmet kalitesinin artmasına hizmet edebilecek niteliktedir. Bu kazanımların elde edilmesi için kısıtlanma ihtimali olan rekabet düzeyi ise pazarın geneline bakıldığında düşük düzeyde kalmaktadır. Zira yukarıda (c) bendi altında yapılan açıklamalarda ifade edildiği üzere, pazarın yapısı ve tarafların pazar payları dikkate alındığında rekabetin kısıtlanması oldukça sınırlı bir ihtimal dâhilindedir. Bu hususlar dikkate alınarak, bildirim konu anlaşma ile ortaya çıkan potansiyel kısıtlamanın ortaya çıkan yararlarla kıyaslandığında rekabeti zorunlu olandan fazla kısıtlamadığı kanaatine varılmıştır.

210 Bu çerçevede, Kanun'un 5. maddesinde belirtilen koşulları sağlayan bildirim konu Anlaşma'ya, bireysel muafiyet verilebileceği anlaşılmıştır. Bununla birlikte tarafların konteynır taşımacılığı pazarındaki faaliyetleri arasındaki kısmı çakışmanın herhangi bir etki doğurup doğurmadığının tespit edilebilmesini teminen muafiyetin 5 yıl ile sınırlı olması gerektiği kanaatine varılmıştır.

## **I. SONUÇ**

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

1- Arkas Grubu bünyesinde bulunan Tarros Denizcilik ve Nakliyat A.Ş'nin %50 oranındaki hisselerinin Tarros SPA tarafından devralınarak şirketin taraflar arasında ortak girişim haline getirilmesini amaçlayan Ortak Girişim Anlaşması'nın, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında olmadığına 4. maddesi kapsamında olduğuna,

2- Bununla birlikte söz konusu anlaşmaya, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan

**11-19/354-114**

220 şartların tamamını karşılması nedeniyle 5 yıl süreyle bireysel muafiyet tanınmasına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.