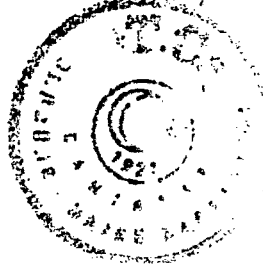


T.C.
DANIŞTAY
ONÜÇÜNCÜ DAİRE
Esas No : 2006/3946
Karar No : 2008/4654

Davacı : UND - Uluslararası Nakliyeciler Derneği
Vekili : Av.Sinan Naipoğlu,
İstiklal Cad. No:286 Odakule Kat:11 Beyoğlu/İSTANBUL
Davalı : Rekabet Kurumu
Bilkent Plaza B 3 Blok Bilkent/ANKARA
Vekili : Av. Nuran İnan (Aynı adreste)



Davanın Özeti : 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 üzerine yapılan önaraştırma sonucu ; anılan iddiaya ilişkin olarak,4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikâyetin reddine ilişkin Rekabet Kurulunun 24.04.2006 tarih ve 06-29/357-88 sayılı kararının iptali istenilmektedir.

Savunmanın Özeti : Dava konusu kararda usul ve esas yönünden Yasaya aykırılık bulunmadığı ileri sürülerek, hukuki dayanaktan yoksun davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

Danıştay Tetkik Hâkimi Erkan DEMİRTAŞ'ın Düşüncesi : Davanın reddi gerektiği düşünülmektedir.

Danıştay Savcısı Danıştay Savcısı M.Engin ÇAKMAK'ın Düşüncesi : Dava, Karadeniz Ro Ro hatları pazarında faaliyette bulunan teşebbüslerin pazarda birlikte hareket etmek suretiyle 4054 sayılı Yasa'nın 4. maddesini ihlal ettikleri ileri sürülerek yapılan şikayet başvurusunun reddine dair 24.4.2006 tarihli, 06-29/357-88 sayılı Rekabet Kurulu Kararının iptali istemiyle dava açılmıştır.

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında kanunun 1. maddesinde; bu Kanunun amacının, mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaları ve piyasaya hakim olan teşebbüslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamak olduğu belirtilmiş, 3. maddesinde, Teşebbüs, "piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler olarak tanımlanmış, yasanın 4. maddesinde, belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan doğruya veya dolaylı olarak rekabeti 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 eylemlerinin hukuka aykırı ve yasak olduğu belirtilmiş, 6. maddesinde de; bir veya birden fazla teşebbüsünün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hakim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı

T.C.
DANIŞTAY
ONÜÇÜNCÜ DAİRE
Esas No : 2006/3946
Karar No : 2008/4654

anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanmasının hukuka aykırı ve yasak olduğu belirtilmiş, yasanın 16/2 maddesinde ise, bu kanunun 4. ve 6. maddesinde yasaklanmış olan davranışları gerçekleştirdiği, sabit olanlara yasa maddesinde belirtilen miktarda para cezası verileceği hükme bağlanmış bulunmaktadır.

Dosyadaki bilgi ve belgelerin incelenmesinden, şikâyete dair 4054 sayılı Kanunun 4. maddesi kapsamında inceleme yapılmasını gerektirecek nitelikte ciddi ve yeterli objektif bilgi ve belge bulunmadığı belirtilerek verilen kararda yasaya aykırılık görülmemiştir.

Açıklanan nedenlerle davanın reddinin gerekeceği düşünülmektedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Danıştay Onüçüncü Dairesi'nce Tetkik Hâkiminin açıklamaları dinlendikten ve dosyadaki belgeler incelendikten sonra işin gereği görüşüldü:

Dava, 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 üzerine yapılan önaraştırma sonucu ; anılan iddiaya ilişkin olarak,4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikâyetin reddine ilişkin Rekabet Kurulunun 24.04.2006 tarih ve 06-29/357-88 sayılı kararının iptali istemiyle açılmıştır.

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun 1. maddesinde; bu Kanunun amacının, mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaları ve piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamak olduğu belirtilmiş; 3. maddesinde, Teşebbüs, "piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler olarak tanımlanmış; 4. maddesinde, belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan doğruya veya dolaylı olarak rekabeti 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 eylemlerinin hukuka aykırı ve yasak olduğu; 6. maddesinde de, bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanmasının hukuka aykırı ve yasak olduğu belirtilmiş; 16/2. maddesinde ise, bu Kanunun 4. ve 6. maddesinde yasaklanmış olan davranışları gerçekleştirdiği sabit olanlara yasa maddesinde belirtilen miktarda para cezası verileceği hükme bağlanmış bulunmaktadır.

Bu duruma göre 4. maddede belirtilen ve doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan anlaşmaların hukuka aykırı ve yasak olduğu, keza bu amaç taşınmasa dahi rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama etkisi

T.C.
DANIŞTAY
ONÜÇÜNCÜ DAİRE
Esas No : 2006/3946
Karar No : 2008/4654

doğuran yahut doğurabilme olasılığı bulunan anlaşmaların yasaklandığı açıktır.

Başka bir anlatımla, bu tür anlaşmaların sadece amacının rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama olması bile söz konusu anlaşmaların hukuka aykırı sayılması için yeterli olup, bu anlaşmalar sonucunda zararlı bir sonucun doğmuş olması şart değildir. Keza, bu anlaşmalar yapılırken ve uygulanırken böyle bir amaç taşınmasa dahi rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama etkisinin doğma olasılığının mevcut olması bile söz konusu anlaşmaların hukuka aykırı sayılması için yeterlidir.

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 27. maddesinin (a) bendinde, bu Kanun'da yasaklanan faaliyetler ve hukukî işlemler hakkında, başvuru üzerine veya re'sen inceleme, araştırma ve soruşturma yapmak; bu Kanun'da düzenlenen hükümlerin ihlâl edildiğinin tespit edilmesi üzerine, bu ihlâllere son verilmesi için gerekli tedbirleri alıp bundan sorumlu olanlara idarî para cezaları uygulamak Rekabet Kurulu'nun görevleri arasında sayılmıştır.

Dosyanın incelenmesinden, Kurum kayıtlarına 22.12.2005 tarih ve 9095 sayılı ile giren şikâyet dilekçesinde; " Karadeniz Ro-ro hatları pazarında faaliyet gösteren Cenk Line Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Ltd. Sti. (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, 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, 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 ,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, 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 ve 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, 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 koordinasyon/uyumlu eylem/anlaşma bulunduğuna işaret ettiği, 1997-2004 yılları arasındaki koordinasyonun yeniden başladığı,

T.C.
DANIŞTAY
ONÜÇÜNCÜ DAİRE
Esas No : 2006/3946
Karar No : 2008/4654

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 kaçınmadığı'nın ileri sürüldüğü; 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 4. ve 6. maddelerinin ihlâline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla yapılan önaraştırma sonucu düzenlenen önaraştırma raporunun Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlandığı,dava konusu kararda ; ilgili pazarın "tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı" , ilgili coğrafi pazarın ise; Samsun- Novorossisky (Rusya) ve Zonguldak-Evpatoria (Ukrayna) hatlarından ibaret olan "Karadeniz ro-ro hatları" olarak belirlendiği,raportörlerin Karadeniz Ro-Ro'nun bir yetkilisi ile yaptığı görüşmede ,yetkili 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 ortaklaştığı olduğu, sonrasında Cenk Line'in, 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; 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 ortalama 2 günde bir gemi kaldırmaya çalıştıkları; faaliyete geçtikleri günden bu yana, çok düşük kârla 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 su an için kârlı 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 arttırma 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; - 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, bundan dolayı ek gemi alıp sefer

T.C.
DANIŞTAY
ONÜÇÜNCÜ DAİRE
Esas No : 2006/3946
Karar No : 2008/4654

sayısını artırmak, navlun fiyatlarını düşürüp talebi artırmak 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 artırmamalarının hem bu yatırıma inanmaları hem de Novorossisk Liman İdaresi 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, bunun dışında limana ödedikleri liman masraflarının dört misline yakın arttığı; 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 zarardan çalıştığını tahmin ettikleri, Karadeniz Ro-Ro'nun fiyat arttırmasını kendileri açısından uygun fırsat olarak görüp hareket etmiş olabilecekleri " hususlarının ifade edildiği; Marmara Denizcilik yetkilisinin ise; "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 indirimle 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, zarar etmemek kaydıyla her koşulda kalitenin artması için rekabet etmeye kararlı olduklarını " ifade ettiği; Karadeniz Ro-Ro'nun 25.10.2005 tarih ve 2005/10 sayılı "Navlun Fiyatları" konulu Yönetim Kurulu kararı ile; "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; 3. Samsun-Novorossisk/Rusya Federasyonu hattında artan maliyetler karşısında Dorse navlun

T.C.
DANIŞTAY
ONÜÇÜNCÜ DAİRE
Esas No : 2006/3946
Karar No : 2008/4654

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 itibariyle kaldırılmasına" karar verildiği, 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 zorunluluğu ve gemilere yapılan çok yüksek maliyetli ilaveler nedeniyle şirketlerinin bu maliyetleri karşılamaya devam edemediği ve dorse navlun fiyatlarında yapılan ayarlama sonucunda, 14.11.2005 tarihinden geçerli olmak üzere Samsun-Novorossisk Ro-Ro hattı dorse navlun fiyatının 1.350 ABD Doları olarak uygulanacağı, geçerli olan 15/1 hediye bilet sisteminin bu tarihten itibaren uygulamadan kaldırıldığı bildirildiği, 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 izlendiğinin tespit edildiği, Karadeniz Ro-Ro'nun 2005 yılı sonu itibarıyla hazırlanmış Ayrıntılı Gelir Tablosu'nda "Dönem zararı"nın 1.888.003 YTL, dönem net zararının ise 1.890.667 YTL olarak belirtildiği, 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 ulaşılmadığı, ayrıca başvuru sahibi UND'nin şikayet yazısı ekinde rekabeti sınırlayıcı anlaşma yapıldığı iddiasını destekler nitelikte herhangi bir belge bulunmadığı, ancak 2005 yılı sonunda her iki şirketin de navlun ücretlerini aynı oranda ve birbirine yakın zamanlarda (Kasım ve Aralık ayları) arttırmalarının haklarında inceleme yapılan teşebbüslerin aralarındaki rekabeti sınırlayıcı mahiyette bir uyumlu eylemin tarafları olmaları ihtimalinin de ayrıca değerlendirilmesini zorunlu kıldığı, dolayısıyla Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in şikâyet konusu navlun ücreti artışlarını birbirlerinden bağımsız ve kendileri açısından ekonomik ve rasyonel gerekçelere dayanarak yaptıkları şeklindeki beyanlarının, ro-ro taşımacılığı pazarının yapısı göz önünde bulundurularak ve edinilen bilgi/belgeler çerçevesinde değerlendirildiği, haklarında önaraştırma yürütülen Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in faaliyet gösterdikleri Karadeniz ro-ro hatlarında başlıca bu iki teşebbüsün (Azerbaycan menseli Pakoil de sınırlı biçimde Zonguldak-Skadovsk/Ukrayna hattında çalışıyor.) faaliyette olduğu, pazarda lider konumunda olan Karadeniz Ro-Ro'nun payının (Samsun- Novorossisky) 2005 yılı içinde tır taşımalarında % 52, toplam sefer sayısında % 54,6 takipçisi Marmara Denizcilik'in ise % 48 ve % 45,4 olduğu, dolayısıyla ilgili piyasanın "düopol" niteliğinde olduğu Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in vermekte oldukları tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetinin

T.C.
DANIŞTAY
ONÜÇÜNCÜ DAİRE
Esas No : 2006/3946
Karar No : 2008/4654

homojen nitelikte olduğu, teşebbüslerin ürün farklılaştırabilmelerinin mümkün görülmediği, her iki teşebbüsün de aynı maliyet yapısına sahip olduğu gider kalemlerinin gemilerin kullandığı akaryakıt, personel masrafları ve liman tarife ücret olduğu, kullanılan Ro-Ro gemilerinin aynı kapasitelerde (60 ve 90+ araçlık orta büyüklükte) olan benzer yapıda gemiler olduğu, Ro-ro gemilerine yönelik talebin Rusya'ya yapılan ihracat miktarı ile ilişkili olduğu ve taşımanın belirli kotalara bağlı geçiş belgeleri (dozvola) marifetiyle yapıldığı, dolayısıyla pazardaki talebin durağan olduğu, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in aynı müşteri grubuna, aynı limanlardan kalkan gemiler ile hizmet verdiği, birbirlerinin taşıdığı araç miktarı, sefer sayıları, navlun ücretleri gibi bilgileri, gerek liman idarelerinden gerekse de ortak müşteri gruplarından temin edebildiklerinden, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in navlun fiyatlaması konusunda paralel davranışlar sergilemelerinin iki teşebbüsün faaliyet gösterdiği piyasa yapısı ile uyumlu olduğu, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik fiyatlama ve sair pazarlama politikalarında birbirlerinin hareketlerini takip ettikleri, bu şekildeki piyasa yapısında oligopolistik bağımlılığın gerçekleşmesinin doğal olduğu, fiyat artışlarının rasyonel ve zararın kurtulma amaçlı görüldüğü, Marmara Denizcilik'in piyasa lideri konumundaki rakibinin fiyat artışını takip ederek Aralık 2005'te navlun ücretlerini artırdığı, Marmara Denizcilik'in Karadeniz Ro-Ro'nun navlun ücreti artırımını takip etmesinin, düopol piyasalarda rasyonel kabul edilen bir ticari davranış olduğu, 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 varıldığı, 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, şikâyetin reddine karar verildiği anlaşılmaktadır.

Dosyadaki bilgi ve belgelerin incelenmesinden, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in faaliyet gösterdikleri Karadeniz ro-ro hatlarında başlıca bu iki teşebbüsün faaliyette olduğu, pazarda lider konumunda olan Karadeniz Ro-Ro'nun payı (Samsun-Novorrossisky) 2005 yılı içinde tır taşımalarında % 52, toplam sefer sayısında % 54,6 takipçisi Marmara Denizcilik'in ise % 48 ve % 45,4 olduğundan ilgili piyasanın "düopol" niteliğinde olduğu, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in vermekte oldukları tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetinin homojen nitelikte olduğu ve her iki teşebbüsün de aynı maliyet yapısına sahip olduğu ve ana gider kalemlerinin; gemilerin kullandığı akaryakıt, personel masrafları ve liman tarife ücretleri olduğu, kullanılan ro-ro gemilerinin de aynı kapasitelerde olan, benzer yapıda oldukları, ro-ro gemilerine yönelik talebin Rusya'ya yapılan ihracat miktarı ile ilişkili olduğu, taşımanın belirli kotalara bağlı geçiş belgeleri marifetiyle yapıldığı, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'in aynı müşteri grubuna,

T.C.
DANIŞTAY
ONÜÇÜNCÜ DAİRE

Esas No : 2006/3946

Karar No : 2008/4654

aynı limanlardan kalkan gemiler ile hizmet verdiği, birbirlerinin taşıdığı araç miktarı, sefer sayıları, navlun ücretleri gibi bilgileri gerek liman idarelerinden gerekse de ortak müşteri gruplarından temin edebildikleri, Novorossisk limanı maliyetlerinin çok yüksek oranda artış göstermesi, yakıt fiyatlarında meydana gelen artışlar, TL maliyetlerinin şirketlere döviz cinsinden ciddi ilave maliyetler getirmesi, dorse yatırımları, yükleme/tahliye ve diğer masraflardaki artışlar, yeni denizcilik kurallarına uyma zorunluluğu ve gemilere yapılan yüksek maliyetli ilaveler nedeniyle dorse navlun fiyatlarında ayarlama yapıldığı anlaşılmakta olup, Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik'te yapılan yerinde incelemelerde navlun ücretlerinin beraberce belirlenmesine ve bu bedellerin artırılmasının rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma sonucunda yapılmasına yönelik herhangi bir delile ulaşılmaması, ayrıca başvuru sahibi UND'nin de rekabeti sınırlayıcı anlaşma yapıldığı iddiasını destekler nitelikte somut bilgi ,belge sunamaması , fiyat artışının eş zamanlı yapılmaması ve Karadeniz Ro-Ro'nun 2005 yılı sonu itibarıyla hazırlanmış ayrıntılı gelir tablosunda, anılan şirketin net dönem zararının 1.890.667.-YTL olduğu dikkate alındığında; soruşturma açılmasına gerek olmadığına ve şikâyetin reddine ilişkin dava konusu kararda yasaya aykırılık görülmemiştir.

Açıklanan nedenlerle, yasal dayanağı bulunmayan davanın reddine, aşağıda dökümü yapılan 73,30.-YTL yargılama giderlerinin davacı üzerinde bırakılmasına, kararın verildiği tarihte yürürlükte bulunan Avukatlık Asgari Ücret Tarifesi uyarınca belirlenen 500,00.-YTL avukatlık ücretinin davacıdan alınarak davalı idare vekiline verilmesine, artan 24,00.-YTL posta ücretinin istemi halinde davacıya iadesine, 06.06.2008 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan	Üye	Üye	Üye	Üye
Faruk	Orhun	Suna	Turan	Zümrüt
ÖZTÜRK	YET	TÜRKOĞLU	KARAKAYA	ÖDEN

YARGILAMA GİDERLERİ

Başvuru Harcı : 18,60.-YTL
Karar Harcı : 25,10.-YTL
Vekalet Harcı : 2,10.YTL
Posta Gideri + : 27,50.-YTL
TOPLAM : 73,30.-YTL

