

Rekabet Kurumu Başkanlığından,
(Yargı Kararı Üzerine)
REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2023-5-019 **(Soruşturma)**
Karar Sayısı : 24-34/834-354
Karar Tarihi : 22.08.2024

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Hasan Hüseyin ÜNLÜ,
Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK, Berat UZUN

B. RAPORTÖRLER: Osman AYAR, Dilara TÜRK, Belma Nilüfer KIRIMLI,
Abdülkadir AYDIN, Mine ŞEVİK

**C. BAŞVURUDA
BULUNAN**

- Akiş Denizcilik Nakliyat Turizm ve Ticaret AŞ
Liman Mah. Akdeniz Cad. No: 528 Aktur Apt. Kat: 4 No: 11
Antalya

D. İLGİLİ

TARAFLAR

- Belstar Denizcilik ve Taşımacılık AŞ
Temsilcileri: Av. Ahmet ÇALIK, Av. Barış ÇALIK, Av. Zeynep
ÇALIK, Av. Elif CANSIN ÇAM
Atatürk Cad. No: 378/7 Alsancak / İzmir

- CMA CGM Deniz Acenteliği AŞ
Temsilcileri: Av. Dr. H. Ercüment ERDEM, Av. Piraye ERDEM,
Av. Mert KARAMUSTAFAOĞLU
Ferko Signature Büyükdere Caddesi No: 175 Kat: 3, 34394,
Esentepe, Şişli / İstanbul

- Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ
Temsilcileri: Av. Umut KOLCUOĞLU, Neyzar ÜNÜBOL, Av. ALİ
TUNÇSAV, Av. Esen ÇAKIR
Sağlam Fikir Sok. Kelebek Çıkmazı No: 5, 34394,
Esentepe / İstanbul

(1) **E. DOSYA KONUSU:** Antalya Limanı'nı işletmekte olan Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ'nin Antalya'da faaliyet gösteren konteyner hat acenteleri ile birlikte hareket ederek liman sahası dışında lojistik hizmeti sunan acenteleri dışlamaya yönelik eylemlerde bulunduğu iddiasına ilişkin olarak alınan 24.07.2020 tarih ve 20-35/459-204 sayılı Kurul kararının Ankara 3. İdare Mahkemesinin 30.03.2023 tarihli ve 2020/2328 E., 2023/737 K. sayılı kararı ile iptal edilmesi üzerine ilgili Mahkeme kararının gereğinin yerine getirilmesi.

(2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** T.C. Antalya Valiliği Ticaret İl Müdürlüğü aracılığıyla Akiş Denizcilik Nakliyat Turizm ve Ticaret AŞ (AKİŞ) tarafından yapılan şikâyetle;

- Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ'nin (QTERMINALS ANTALYA), Antalya'da faaliyet gösteren konteyner hat acenteleri ile birlikte rekabeti sınırlayıcı fiyat politikaları uygulayarak bölgedeki yük depolama ve konteyner iç dolum hizmetleri sunan depoları dışlamaya yönelik faaliyetlerde bulunduğu,

- Liman tarafından verilen hizmetlerden *lashing* ve DBA tartım bedelleri doğrudan liman işletmesine ödenirken, QTERMINALS ANTALYA ve konteyner hat acentelerinin aralarındaki anlaşma gereği, konteyner dolum hizmet bedellerinin ihracatçı tarafından acentelere ödendiği, böylelikle acentelerin vermedikleri bir hizmet için gelir elde etme imkânı elde ettikleri ve elde ettikleri bu gelirin bir bölümünü liman işletmesine aktardıkları,
- QTERMINALS ANTALYA'nın uyguladığı konteyner dolum, terminal ve benzeri tarifelerin, bölgedeki ihracatçıları diğer limanlara göre daha ağır maliyetlere katlanmak zorunda bırakacak şekilde konteyner başına dolum, *lashing*/ takozlama ve tartım hizmetleri için ortalama (.....) USD şeklinde olduğu, AKİŞ'in ise aynı hizmeti (.....) USD'ye sunduğu,
- Konteynerlerin liman dışında dolumunun yapılması halinde konteyner hat acentesi tarafından, boş konteynerlerin liman sahası dışına çıkarılması ve liman sahasına dolu girişi için konteyner başı ihracatçıdan (.....) USD arası bedel tahsil edildiği,
- QTERMINALS ANTALYA'nın AKİŞ ile çalışmaya devam eden müşterileri liman sahası içerisinde hizmet almaya ikna etmek için normalde günlüğü (.....) USD olan ardiye ücretlerini kaldırarak önce (.....) güne, sonra sırasıyla (.....) ve (.....) güne ve en sonunda (.....) güne kadar ücretsiz sunmaya başladığı ve ayrıca yüklerin liman sahasına girişi noktasında müşterilere ilave kolaylıklar sağladığı,
- QTERMINALS ANTALYA'nın söz konusu indirimleri AKİŞ'in konteyner dolum tesisini kapatacak noktaya gelmesine kadar devam ettireceği, sonrasında ise tekrar yüksek ardiye tarifeleri uygulamaya devam edeceği, zira şikâyet tarihinde AKİŞ'in dolumlarının % (.....) oranında düştüğü,
- AKİŞ'in *lashing* hizmetini konteyner başına (.....) USD'den ücretlendirdiği, diğer yandan QTERMINALS ANTALYA'nın uzun bir süredir konteyner başına (.....) USD'den verdiği aynı hizmetin ücretini, 2019 yılı ortasında dolum miktarının düşmeye başlamasıyla birlikte, (.....) konteyner ve üzeri dolum yapanlar bakımından (.....) USD'ye düşürdüğü, AKİŞ'in başlıca müşterilerinin (.....) konteyner üzeri ihracat yapan firmalar olduğu dikkate alındığında QTERMINALS ANTALYA'nın bu uygulamasının doğrudan AKİŞ'in müşterilerine dönük olduğu,
- QTERMINALS ANTALYA'nın ve acentelerin bu şekildeki dışlayıcı nitelikteki eylemlerinin sonucunda altı yıl öncesinde Antalya Limanı etrafında depolama ve konteyner dolum hizmeti veren yedi firma var iken bu sayının şikâyet tarihinde üçe düştüğü, bunlardan ikisi depolama hizmeti verirken, birinin dolum hizmeti verdiği, bu sayıların diğer liman bölgelerinde çok daha fazla olduğu

ifade edilerek gereğinin yapılması talep edilmiştir.

- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Söz konusu iddialara ilişkin hazırlanan 18.03.2020 tarihli ve 2020-4-026/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, Rekabet Kurulunun (Kurul) 26.03.2020 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 20-16/228-M sayılı karar ile şikâyet konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 40. maddesinin birinci fıkrası uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir. Önaraştırma sonucunda hazırlanan 14.07.2020 tarihli ve 2020-4-026/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu Kurulun 24.07.2020 tarihli ve 20-35 sayılı toplantısında ele alınmıştır. İlgili rapora yönelik alınan 20-35/459-M sayılı Kurul kararında QTERMINALS ANTALYA, MSC ve Medlog Lojistik Gemicilik Turizm AŞ (MEDLOG)

hakkında 4054 sayılı Rekabetin Koruması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 41. maddesi kapsamında soruşturma açılırken Belstar Denizcilik ve Taşımacılık AŞ (BELSTAR) ve CMA CGM Deniz Acenteliği AŞ (CMA) için ise dosya kapsamında yapılan yerinde incelemelerde 4054 sayılı Kanun'un ihlal edildiğine ilişkin makul şüpheyi gösteren herhangi bir bilgi veya belge elde edilmemiş olması dikkate alınarak 20-35/459-204 sayılı Kurul kararı ile adı geçen teşebbüsler hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığına karar verilmiştir.

(4) Şikâyetçi AKİŞ tarafından söz konusu Kurul kararının iptali istemiyle Ankara 3. İdare Mahkemesi nezdinde açılan dava uyarınca alınan 30.03.2023 tarihli ve 2020/2328 E., 2023/737 K. sayılı kararda;

- Liman sahası dışında depolama ve konteyner dolum hizmeti veren acentelerin zaman içerisinde sayılarının azaldığı ve işbu karar tarihi itibarıyla bu hizmeti veren son ve tek acentenin şikâyetçi teşebbüs olduğu,
- Faaliyet gösteren diğer firmaların ise bir sebepten piyasada rekabet edemediğinin ortada olduğu bir durumda, şikâyetçinin liman dışı dolum yaptığı konteyner adedinde 2019 yılına gelindiğinde yaşanan düşüş de göz önüne alındığında ve yine ihracatçının limanda dolum yapması ile liman dışında dolum yapması halinde ortaya çıkan maliyetler karşılaştırıldığında liman dışı dolumun ortalama (.....) ABD doları daha pahalı olduğu da sabit iken ve ayrıca Kurul tarafından ihlâlê taraf olduğu değerlendirilen bir kısım teşebbüs yönünden aralarında anlaşma/uyumlu eylem içerisinde hareket ettikleri yönünde şüphe bulunduğu da ortaya konulmuş iken, konuya ilişkin mezkûr soruşturmanın bütün halinde yürütülmesi gerektiği,
- İleri sürülen iddialara ilişkin rekabet kurallarını ihlal eden eylem, karar ve anlaşmaların söz konusu olmadığına hiçbir kuşkuyla yer bırakmayacak şekilde ortaya konulamadığı,
- Anlaşma ve/veya uyumlu eylemin varlığının karşılıklılık gerektirdiği, iddia konusu anlaşma ve/veya uyumlu eylem içerisinde bulunduğu ileri sürülen taraflardan biri QTERMINALS ANTALYA, diğer tarafın ise hat acenteleri olduğu, ön inceleme sonucunda yalnızca bir kısım hat acenteleri bakımından anlaşma ve/veya uyumlu eylemin varlığını ortaya koyan belirlemelerin elde edilmiş olduğu,
- Dolayısıyla diğer hat acenteleri yönünden önaraştırma sonucu elde edilen bilgi ve delillerin bu sonuca ulaşmaya yeterli olmamasının rekabet ihlali bulunup bulunmadığı hususunun araştırmanın genişletilmesi suretiyle elde edilecek bilgi, belge ve deliller ışığında değerlendirilmesini gerekli kıldığı,
- Bu halde iddia konusunun bütüncül bir yaklaşımla her türlü şüpheden uzak bir şekilde açıklığa kavuşturulması için müdahil hat acentelerinin de soruşturmaya dâhil edilmesi suretiyle ortaya konulması gerektiği

tespitlerinde bulunularak, yapılan şikâyet başvurusu üzerine tesis edilen soruşturma açılmaması yönündeki dava konusu Kurul kararında, 4054 sayılı Kanun'a uygunluk bulunmadığı sonucuna varılmış ve dava konusu Kurul kararının iptaline karar verilmiştir.

(5) Söz konusu iptal kararının gereğini yerine getirmek üzere 07.06.2023 tarihli ve 23-26/500-M sayılı Kurul kararı ile 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediğinin tespiti amacıyla BELSTAR, CMA ve QTERMINALS ANTALYA hakkında soruşturma açılmasına karar verilmiştir.

- (6) Soruşturma sürecinde 03.11.2023 tarihli ve 2023-5-019/BN-01 sayılı Bilgi Notu ile ek süre talep edilmiş, Kurulun 09.11.2023 tarihli ve 23-53/992-M sayılı kararıyla 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin birinci fıkrasında yer alan *"Gerekli görüldüğü hallerde bir defaya mahsus olmak üzere Kurul tarafından 6 aya kadar ek süre verilebilir."* hükmü uyarınca soruşturma süresi, bitiminden itibaren 4 ay uzatılmıştır.
- (7) Söz konusu soruşturma sürecinde yapılan tespitler üzerine düzenlenen 07.04.2024 tarih ve 2023-5-019/SR sayılı soruşturma raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (8) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili soruşturma raporunda, hakkında soruşturma yürütülen Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ'nin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabeti sınırlayıcı anlaşma içerisinde olduğu yönünde bir ihlal tespit edilemediği, dolayısıyla adı geçen teşebbüse 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanmasına yer olmadığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. Hakkında Soruşturma Yürütülen Teşebbüsler

I.1.1. BELSTAR

- (9) BELSTAR, 04.10.2002 tarihinde kurulmuş olup teşebbüsün hâlihazırdaki ortaklık yapısı %50 ZIM Integrated Shipping Services LTD (ZIM), %(.....) şeklindedir. BELSTAR, küresel çapta hat acentesi olarak faaliyet gösteren ZIM'in Türkiye genel acentesi ve temsilcisi konumundadır. Hat acenteliği kapsamında ZIM'in Türk limanlarına uğrak yapan sahibi veya işletmecisi olduğu gemilere ve bu gemilere ilişkin yüklere yönelik acentelik hizmeti veren BELSTAR'ın merkez ofisi İzmir'de, bölgesel ofisleri ise İstanbul, Bursa, Mersin ve Antalya'da bulunmaktadır. BELSTAR'ın kendisine ait veya kiralanmış gemisi bulunmamaktadır.
- (10) Denizyolu ile küresel çapta taşımacılık faaliyetlerinde bulunan ZIM ise hâlihazırda Ambarlı, İzmit Körfez, Gemlik, Aliğa limanları ile dünyanın çeşitli noktalarındaki limanlar arasında taşımacılık yapmaktadır.

I.1.2. CMA

- (11) 1978'de kurulan CMA, ağırlıklı olarak konteyner taşımacılığı ve liman terminal hizmetleri alanında faaliyet gösteren uluslararası bir şirketler grubu olan CMA Group'un Fransa yasalarına göre yönetilen ana şirketidir. CMA Group; dünya çapında, 755'ten fazla acenteden oluşan ağı aracılığıyla 160'tan fazla ülkede faaliyet göstermektedir. 251'ine sahip olduğu 624 gemilik filosuyla CMA Group, ana ticari rotalar üzerinde 257 denizcilik hattının işletilmesi yoluyla dünya çapındaki 521 limandan 420'sine hizmet vermektedir. CMA; Türkiye'de, konteyner taşımacılığı sektöründe CMA CGM Deniz Acenteliği AŞ ticaret unvanlı acentesi aracılığıyla faaliyet göstermektedir. CMA'nın Türkiye'de üç ofisi (İstanbul, İzmir, Mersin) bulunmakta ve teşebbüs İzmir, Gemlik, İzmit Körfez, Gebze, Ambarlı, Haydarpaşa, Samsun, Antalya, Mersin, İskenderun limanlarına uğrak yapmaktadır.

I.1.3. QTERMINALS ANTALYA

- (12) Nihai olarak Global Yatırım Holding AŞ'nin kontrolünde bulunan Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ'nin hisselerinin %99,99'unun ve tek kontrolünün, Qterminals Eurasia Liman İşletmeleri Yönetimi AŞ aracılığıyla QTerminals W.L.L. (QTERMINALS) tarafından devralınmasına kadar Antalya Limanı'nın ünvanı "PORT AKDENİZ" olarak kullanılmıştır. 26.11.2020 tarihli ve 20-51/708-316 sayılı Kurul kararı uyarınca izin

verilen ilgili devir işlemi akabinde ise limanın ünvanı "QTERMINALS ANTALYA" olarak değiştirilmiştir.

- (13) QTERMINALS ANTALYA'nın kontrolünü elinde bulunduran QTERMINALS, 2017 yılında Hamad Limanı'nı işletmek amacı ile kurulmuş olup 2017 yılı Ekim ayından beri söz konusu faaliyetini sürdürmektedir. QTERMINALS'ın hissedarları Katar Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'nın sahipliğinde ve kontrolünde olan MWANİ ve Qatar Navigation QPSC'dir (MİLAHA). Söz konusu teşebbüsün %(...) oranındaki payı MWANİ'ye; %(...) oranındaki payı ise MİLAHA'ya ait olup teşebbüs MWANİ tarafından tek başına kontrol edilmekte; azınlık hissedarı MİLAHA'nın kontrol hakkı bulunmamaktadır. QTERMINALS ve QTERMINALS'ı kontrol eden MWANİ ise Katar'da konteyner, genel kargo, Ro-Ro, canlı hayvan ve açık deniz tedarik hizmetleri sunan terminal işletmecisi teşebbüslerdir. İlaveten QTERMINALS, Ukrayna'da kurulan iştiraki QTerminals Olvia aracılığıyla Ukrayna'da liman hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir.
- (14) Antalya Limanı 1977 yılında inşa edilerek işletilmek üzere Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne (TDİ) verilmiştir. Antalya Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı kararı gereği özelleştirilerek 31.08.1998 tarihinde 30 yıl süreyle Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi AŞ'ye devredilmiştir. Söz konusu karar üzerine T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, TDİ ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi AŞ arasında İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi (Ana Sözleşme) imzalanmıştır. Dolayısıyla, QTERMINALS ANTALYA'nın Antalya Limanı'nı işletme hakkı 31.08.2028 tarihinde son bulacaktır.
- (15) QTERMINALS ANTALYA'nın Antalya Limanı'nda sunduğu hizmetler aşağıdaki gibidir:
- Yüklere yönelik verilen hizmetler: Genel kargo yüklere, dökme yüke, konteynerlere, tekerlekli yüklere (Ro-Ro) ve proje yüklere yönelik sunulan hizmetleri kapsamaktadır. Söz konusu hizmetler; konteyner tahliye/yükleme, genel kargo tahliye/yükleme, dökme yük tahliye/yükleme, terminal hizmetleri, konteyner iç dolum-boşaltım, muayene, tartım, takozlama (*lashing*), takoz sökme (*unlashing*), konteyner onarımı, depolama gibi çeşitli hizmet kalemlerinden oluşmaktadır.
 - Yolculara yönelik verilen hizmetler: Turizm amaçlı kruvaziyer gemileri ile askeri personel ve ekipman taşıyan gemilere yönelik sunulan; yolcuların gemiden inmesi ve gemiye binmesi, yüklerin tahliye edilmesi ve yüklenmesi ile barınmaya ilişkin sunulan çeşitli hizmet kalemlerinden oluşmaktadır.
 - Gemilere yönelik verilen hizmetler: Limandan kalkan gemilerin personelinin sefer esnasında tüketeceği yiyecek ve içeceklerin ikmali, atıkların liman sahasında bertaraf edilmesi, römorkaj, pilotaj hizmetleri, motor yat hizmetlerinden ve bunlarla ilgili çeşitli hizmetlerden oluşmaktadır.
- (16) Antalya Limanı 203.920 m²'lik liman sahası alanı üzerine kurulmuştur. Limanın toplam yüzey alanının 174.200 m²'lik bölümü konteyner yüklerine ayrılmış olmakla birlikte, bu alanının %41,43'lük kısmı operasyonel anlamda kullanılabilen alanı oluşturmaktadır¹. Liman sahasının 29.720 m²'lik kısmı ise yolcu terminali hizmeti kullanımına tahsis edilmiş olup yolcu terminali için kullanılabilen alan tahsis edilen toplam alanın %54,27'sini oluşturmaktadır.

¹ Kış ve bahar aylarında rüzgâr nedeniyle kullanılmayan ve toplamda 4.021 m²'ye denk gelen 1, 2 ve 3 numaralı rıhtımlar hariç tutulmuştur.

- (17) Antalya Limanı'nda operasyonel amaçlı kullanılabilen toplam açık alan 76.207 m² olup bu alanın tamamı gümrüklü saha statüsündedir. Antalya limanındaki kapalı gümrüklü depolama alanı ise 1.791 m²'dir. Limanda açık ve kapalı tüm alanlar ihtiyaca ve liman yoğunluğuna göre konteyner depolama, yük depolama ve konteyner iç dolum/iç boşaltma alanı olarak kullanılmaktadır. Ayrıca liman dışında yer alan gümrüksüz depolama alanında mülkiyeti QTERMINALS ANTALYA'ya ait ve (.....) m²'si kapalı olmak üzere toplam (.....) m²'den oluşan bir dış depo da bulunmaktadır. Ancak bu depo ihraç edilmek üzere (.....) depolamak amacıyla (.....) tarafından kiralanmış olup hâlihazırda depoda QTERMINALS ANTALYA tarafından herhangi bir depolama faaliyeti yürütülmemektedir.
- (18) Limanın yıllık konteyner elleçleme kapasitesi 350.000 TEU, konteyner depolama kapasitesi ise 9.067 TEU'dur. Ayrıca limanda aynı anda toplam (.....) blok mermer depolanabilmektedir. Liman, boyu 35 ile 290 metre, eni 20 ile 100 metre arasında değişen toplam 9 rıhtıma sahiptir. Bu rıhtımların su çekimi² (*draft*) ise 6,2 ile 9,5 metre arasında değişmekte ve en fazla 270 metre uzunluğuna kadar gemiler yanaşabilmektedir. Öte yandan limanda her ne kadar toplam 9 adet rıhtım bulunsada T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından QTERMINALS ANTALYA'ya verilen 13.06.2018 tarih ve 63137251-115.01-E.47018 sayılı izin uyarınca, "İnceleme, Tespit ve Denetim Komisyonu" raporuyla belirlenen gemi kabul koşulları kapsamında aynı anda en fazla (.....) gemi limana yanaştırılabilmektedir.

I.2. İlgili Pazar

I.2.1. Soruşturma Konusu Hizmet Türleri

Yük Depolama Hizmeti

- (19) Yük depolama, müşterinin bazen stok maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle, bazen yer uygunluğu olmaması sebebiyle veya kimi durumda tamamen ürün muhteviyatının gereksinim yaratması gibi bir amaçla özel bir alana ihtiyaç duyulması durumunda ürünün belirli bir süre için bir depoda korunması ve bekletilmesi hizmetidir.
- (20) İhracat işlemlerinde depolama hizmeti, ihraç edilecek yüklerin gemiye yüklenmek için tamamı hazır oluncaya kadar mevcut yükün stoklanması ihtiyacının karşılanmasını ifade etmektedir. İhracat yapan bir firma operasyon olarak yüklerini gemi gelmeden önce liman sahasına sokarak limandan depolama hizmeti almaktadır. Belirlenen tarihte gemi gelişine müteakip liman sahasında bekleyen yükler gemi planı çerçevesinde gemiye yüklenmektedir.
- (21) Liman sahası gümrüklü saha niteliğinde olup liman sahasında yapılan depolama Gümrük Kanununda geçici depolama faaliyeti olarak düzenlenmektedir. 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 48. maddesi "*Geçici depolanan eşya, sadece gümrük idarelerinin uygun gördüğü yerlerde ve bu idarelerin belirlediği koşullarda depolanabilir.*" şeklindedir. Bu ifadeden ilgili gümrük idaresinin geçici depolanan eşyanın hangi koşullarda ve nerede depolanacağı konusunda yetkili olduğu anlaşılmaktadır.
- (22) 4458 sayılı Gümrük Kanunu uyarınca çıkarılan Gümrük Yönetmeliği'nin 3. maddesinin birinci fıkrasının (ı) bendinde gümrüklü saha;

"Gümrük idaresinin denetim, kontrol, yetki ve sorumluluğunda bulunan; [...] deniz gümrük kapılarında ise bu yerlerle birlikte ilgili liman yönetmelikleri ile

² Geminin tabanı ile su seviyesi arasında kalan mesafeyi ifade etmektedir.

belirlenen liman sahası ve demirleme sahalarını kapsayan deniz ve kıyı alanları...”

şeklinde tanımlanmaktadır. Gümrüklü saha dışında kalan sahaların tamamı gümrüksüz sahalar olarak tanımlanabilmektedir. Gümrük denetimine tabi olmayan bu sahalarda müşterilerden gelen talepler çerçevesinde yüklerin depolanması ve yüke yönelik hizmetler verilebilmektedir.

- (23) Mermer yükleri diğer birçok ihracat ürününden farklı olarak mermer ocaklarından peyderpey çıkarılmakta ve ayrı ayrı sevkiyatlar halinde ve genellikle yüksek miktarlarda ihraç edilmektedir. Bu nedenle yükün tamamı hazır oluncaya kadar mevcut yükün depolanması için ılıman bölgelerde büyük depo alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Zira iklim koşulları bakımından hassas bir ürün niteliğinde olan mermerin çatlama tehlikesi nedeniyle genellikle yüksek rakımlı bölgelerde bulunan mermer ocaklarında ya da ocakların çevresinde depolanması ekonomik olarak uygun değildir. Depolama hizmeti liman sahaları içinde verilebileceği gibi liman sahası dışında üçüncü taraf depo işletmeleri tarafından da verilebilmektedir.

Konteyner İç Dolum Hizmeti

- (24) Konteyner iç dolum hizmeti, yük sahibinin talebi üzerine, konteyner yük istasyonu (*container freight station*) (CFS) sahasında gümrük işlemlerine müteakiben veya liman dışındaki gümrüksüz sahalarda konteynerin içinin doldurulması; palet, koli vs. türü kapların konteyner içerisine düzenli ve planlı bir şekilde istiflenmesi operasyonudur. Konteyner iç dolum hizmeti; konteynerlerin dolum sahasına taşınması, sahaya vinç yardımı ile serilmesi, forklift/vinç/el gücü ile konteynerin içine dolum yapılmasını kapsamaktadır.
- (25) Konteyner iç dolum hizmeti liman işletmesi tarafından veya liman sahası dışındaki üçüncü kişiler tarafından verilebilmekte veyahut doğrudan üretim alanında/fabrikada teşebbüsün kendisi tarafından gerçekleştirilebilmektedir. Liman sahası dışındaki depolarda müşteri tarafından bir konteyner iç dolum operasyonu talebi geldiğinde, ilgili depo işletmecisi ilgili konteyner iç dolum operasyonu hizmetini verebilmektedir. Hizmetin müşterinin talebi üzerine liman sahası içinde sunulması durumunda ise ilgili yük liman işletmesine ait ekipman ve personel marifeti ile konteyner içine doldurulmaktadır.
- (26) Liman sahası içinde verilen iç dolum hizmeti iki şekilde gerçekleşmektedir: ilki liman sahasında depolanmakta olan yüklerin dolumu, ikincisi ise depolama hizmeti alınmaksızın yükün direkt olarak dolumunun yapılmasıdır.
- (27) Liman geçici gümrüklü sahada depolanan yüklerin konteyner dolum süreci şu şekilde işlemektedir: Konteyner dolumundan önce ihracatçı firma, takozlama ve Doğrulanmış Brüt Ağırlık (DBA) hizmetleri için ödeme yapar ve iş emri verir. Verilen iş emrine istinaden depodan yük çıkışı yapılır. Dolum sahasına taşınan yük, forklift marifeti ile araçtan alınır ve bu esnada konteynerin içine takozlar serilir. Akabinde bloklar konteynere yerleştirilerek takozlama işlemi tamamlanır. İç dolumu tamamlanan ve artık dolu olan konteyner *stacker* marifeti ile ara nakliye aracına yüklenir ve DBA tartım için kantara götürülür. Tartım işlemi tamamlanmasını müteakip dolu konteyner yine nakliye aracı ile dolu konteyner istif sahasına taşınmaktadır. Konteyner, istif sahasında araçtan alınarak istife kaldırılır.
- (28) Liman içerisinde depolama hizmeti almamış yüklerin konteyner dolum süreci ise liman içinde depolanan yükler bakımından gerçekleşen süreç ile neredeyse aynı olup

aralarındaki tek fark liman sahası dışından gelen yükün depoya indirilmesi yerine tartıma girmesi, ardından da doğrudan dolum sahasına götürülmesidir.

- (29) İç dolum hizmetinin sunulmasında liman sahasında depolanan veya depolama hizmeti alınmaksızın doğrudan iç dolum hizmeti verilen yüklerin her ikisi bakımından da iç dolum işlemi, ardından takozlama ve DBA tartım işlemini beraberinde getirmektedir.

Konteyner İçi *Lashing*/Takozlama Hizmeti

- (30) *Lashing* hizmeti, bir konteynerin içine yüklenen yüklerin deniz şartlarına göre sarsılmasının, konteyner içinde hareket etmesinin ve kaymasının önlenmesi için çelik halat, hava yastığı, spanzet vb. araçlar ile konteyner içine sabitlenmesi işlemidir. Takozlama hizmeti ise yükün konteyner içine istiflenebilmesi ve varış noktasında yüke hasar vermeden konteynerden çıkarılabilmesi amacıyla belirli standartlarda takoz kullanılmak sureti ile yük ve konteyner arasına çakılması hizmetidir.
- (31) *Lashing* hizmeti takozlama hizmetine göre daha kapsamlı bir hizmet olup bu hizmet ile yükün konteyner içinde sabitlenmesi ve yükün sağlamlaştırılması amaçlanmaktadır. Takozlama hizmetinin asıl amacı ise konteyner dolum ve boşaltımı esnasında kolaylık sağlamak ve yüke ve/veya konteynere verilebilecek muhtemel zararları minimize etmektir. Takozlama hizmeti sadece blok mermer, kasalı mermer ve *bundle* mermer yüklerine verilmekte ancak *lashing* hizmeti müşteri talebine istinaden tüm yük tiplerine verilebilmektedir.
- (32) Hat acenteleri yükün muhteviyatı itibarıyla konteynere hasar vermeksizin dolumunun yapılabilmesi adına takozlama hizmetini blok mermer yükleri için zorunlu tutmakta, zira takozlama işlemi yapılmadan yükün zarar görmeden konteynere yüklenmesi ve boşaltılması mümkün olmamaktadır. Kasalı ve *bundle* mermer iç dolumlarında ise acenteler bu hizmetleri zorunlu tutmayıp müşteri inisiyatifine bırakmaktadır. *Lashing* hizmeti ise yük tipine bağlı olarak ve genellikle müşteri tercihi doğrultusunda verilmektedir.
- (33) *Lashing* ve takozlama hizmeti liman sahası içinde ya da liman sahası dışında iç dolum hizmetini veren üçüncü kişilerden alınabildiği gibi doğrudan üretim alanında/fabrikada teşebbüsün kendisi tarafından da gerçekleştirilebilmektedir.

DBA Tartım Hizmeti

- (34) DBA tartımı hizmeti, dolu konteynerin Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge'de belirtilen yöntemlerden biriyle brüt ağırlığının belirlenmesi hizmetini ifade etmektedir. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin (SOLAS 74) VI/2 maddesi uyarınca konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlığının gemiye yükleme yapılmadan önce bildirilmesi zorunludur. Bu çerçevede DBA verisi üretilmemiş herhangi bir konteyner gemiye yüklenememektedir.
- (35) DBA tartım hizmeti liman sahası içinde liman işletmesi tarafından veya liman sahası dışında üçüncü kişiler tarafından verilebilmekte veyahut doğrudan üretim alanında/fabrikada teşebbüsün kendisi tarafından gerçekleştirilebilmektedir.
- (36) Bir teşebbüs tarafından DBA tartım hizmetinin verilebilmesi için kullanılacak alana, uygun bir kantara ve bilgisayar yazılımına sahip olunması ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından (UAB) gerekli yetki ve izinlerin alınması gerekmektedir.
- (37) Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge'nin 14. maddesinde,

“İdare, dolu konteynerlerin brüt ağırlık doğrulama hizmeti için tartım hizmet bedelinin tavan (üst sınır) ücretini belirler ve ilan eder. Söz konusu tavan ücreti her takvim yılı başından geçerli olmak üzere bir önceki yılın tüketici fiyat endeksi (TÜFE) oranında artırılır.”

ifadelerine yer verilmektedir.

- (38) DBA tartımı hizmeti, ilgili otoriteler tarafından regüle edilen bir hizmet olup dolum ve takozlaması yapılan yüklerin gemiye yüklenmeden önce belirli standartlara uygun şekilde tartılması anlamına gelmektedir. Bu itibarla anılan hizmetin konteynerin gemiye yüklenmesi hizmeti kapsamında zorunlu bir ara işlem niteliğinde olduğu söylenebilecektir.

Yük ve Konteynere Yönelik Diğer Hizmetler

- (39) Yüke yönelik kapalı ve açık alanlarda paketli yükleri barkodlama, etiketleme, açık yükleri paletleme, tonaj aşımında kesme ve taş dikme gibi hizmetler sunulabilmektedir. Blok mermer yüklerinin muhteviyatı gereği yekpare olması ve yüksek hacim ve ağırlığa sahip olması nedeniyle konteyner dolumlarında ihracatçı firmaların karşılaştığı en büyük problemlerden biri mermer bloklarının konteynere sığmaması veya tonajının fazla olmasıdır. Bu nedenle blok mermer yükleri bakımından iç dolum yapılacak taşın kesilerek konteynere sığabilecek ebat ve tonajlara getirilmesi yöntemine başvurulabilmektedir.
- (40) Konteyner iç dolum hizmetleri genellikle konteyner depolama hizmetleri yapılan tesislerde sunulmaktadır. Konteyner depolama (ardiye) hizmeti hemen her limanda verilen, taşıyanın konteyneri liman sahasından çekmemesi ya da liman sahasına giren konteynerin gemiye yüklemeyi beklemesi nedeniyle konteynerin işgal ettiği yer ve süre nedeniyle oluşan hizmettir. Liman gümrüklü sahası içinde ithalat ve ihracat yükü ile dolu ve boş (yüksüz) konteyner depolama hizmeti, liman gümrüksüz sahasında ise genel olarak boş konteyner depolama hizmeti sunulmaktadır.
- (41) Liman depolama sistemi, deniz tarafı ile kara tarafı arasındaki konteyner taşıma zincirinin en önemli bağlantı ve ayrışma noktasıdır. Bu operasyonlar, konteynerlerin rıhtımdan sahaya, sahadan rıhtıma taşınmasını, saha içinde yer değiştirmesini, terminaller arası transferlerini kapsar. Büyüyen deniz yolu taşımacılığında konteyner kullanım oranlarının ve gemi büyüklüklerinin artması konteyner terminallerindeki depolama alanını kısıtlı hale getirmektedir. Sürekli artan konteyner hacimlerinin sahalarda depolanması gerektiği gibi saha alanlarının sabit kalması ve kısıtlı bir kaynak oluşu, depolama sisteminin önemini son yıllarda sürekli artırmıştır.
- (42) Liman sahasının kısıtlı olması ve limanlarda iş hacmi gibi nedenlerle konteynerlerin liman sahası dışında da depolanması mümkündür. Bu depolarda konteynerin stoklanmasının yanı sıra yıkanması, süpürülmesi, tamir hizmetleri gibi ek hizmetler de verilebilmektedir. Konteynerlere yönelik buna ek olarak sunulan hizmetler arasında konteyner nakliye, mühür takma-sökme, reefer konteynerlere (PTI- *Pre trip inspection*) yönelik hizmetler, konteyner içi *fumigasyon* (ilaçlama) gibi çeşitli hizmetler sunulabilmektedir.
- (43) Konteynere yönelik verilen diğer hizmetler arasında yer alan iç boşaltım, konteyner iç dolumu ile benzer niteliktedir. Konteyner iç dolum işlemi daha çok ihracat yükleri bakımından kullanılmaktadır. Konteyner iç boşaltımı ise daha çok ithalat yüklerinde söz konusu olmakla birlikte konteyner iç dolumu hizmeti ile benzer ekipman ve iş gücü gerektirmektedir. Konteyner iç boşaltım işlemi; konteynerdeki eşyanın, gümrük ve liman prosedürlerinin tamamlanmasına müteakip müşteri veya temsilcileri (gümrük

müşavirleri) nezaretinde içindeki eşyanın işçi veya forklift kullanılarak boşaltılması ve araca yüklenmesi operasyonudur.

- (44) Limanda depolanan konteynerlerin liman sahası dışında iç dolumu yapılması durumunda boş konteynerin limandan çıkışı ve dolu konteynerin limana girişinde liman tarafından verilen konteyner terminal hizmetleri bulunmaktadır. Konteyner terminal hizmetleri esas olarak boş konteynerin ekipman marifeti ile istiften indirilerek taşıma aracına yüklenmesi ve dolu giriş yapan konteynerin yine ekipman marifeti ile araç üzerinden alınarak dolu konteyner istifine kaldırılması şeklinde sunulan hizmetlerdir. Benzer şekilde konteyner iç boşaltımı da liman sahası dışında yapılabilmektedir. Bu durumda terminal hizmetleri, dolu konteynerin kapı çıkışı, boş dönen konteynerin liman girişi ve konteyner istife kaldırılması şeklinde sunulmaktadır.

I.2.2. Soruşturma Konusu Hizmetlerin Arzı

- (45) Dosya kapsamında incelenen ve önceki bölümde içeriklerine dair bilgi verilen hizmetlerin her birinin sunumu için hizmet sağlayıcılarının birtakım teknik altyapı maliyetlerine katlanması ve mevzuat gereği bazı standartları yerine getirmesi gerekmektedir.
- (46) Yük depolama, *lashing*, konteyner iç dolum ve DBA tartımı hizmetinin verilebilmesi için depolamaya uygun arazi, standartlara uygun tartı ve vinç/*stacker/forklift* vb. ekipman yatırımı, dolu/boş konteyner istif makineleri ile iş gücü tahsisi gibi yatırımlar gerekmektedir. Söz konusu yatırım maliyetleri; verilecek olan hizmetlerin ve müşterilerden gelen taleplerin özelliğine, kullanılacak olan ekipmanların öz mal olmasına ve/veya tedarikçi firmalardan temin edilmesine, operasyonların ve yatırımın yapılacağı bölgelere ve konuma bağlı olarak değişiklik gösterebilmektedir. Mermer yükleri özelinde düşünüldüğünde uzun süre ihraç edilmek üzere bekletilebilen mermer yüklerinin depolanabilmesi bakımından depo alanının büyük olması önemli bir husustur.
- (47) Konteyner dolum hizmeti verecek teşebbüslerin bu hizmetin sağlanması için gerekli olan depo işletme ruhsatı alması gerekmektedir. İlaveten iç dolum yapılacak deponun limana olan mesafesi ve depolama kapasitesi önem arz etmekte ve yüklemesi yapılacak yükün cinsi de depolama ve dolum için ihtiyaç duyulan alan ve ekipman konusunda belirleyici olabilmektedir.
- (48) *Lashing* hizmetinin verilebilmesi için gümrüklü ve gümrüksüz depolama sahalarında konteyner kargo yükleri için gerekli altyapı ve üst yapı yatırımlarının sağlanması, kargoların emniyetli paketlenmesine ilişkin yönergelere, standartlara sahip ulusal ve uluslararası mevzuat gerekliliklerinin karşılanması gerekmektedir.
- (49) Dosya konusu hizmetlerin liman gümrüklü sahası içinde ya da dışında liman işletmecileri tarafından doğrudan ve/veya dolaylı verilebildiği gibi liman sahası dışında üçüncü taraf teşebbüslerce de verilebilmektedir. Bununla birlikte, bazı ihracatçılar bu işlemlerin tamamı ya da bir kısmını kendilerine ait fabrika veya tesislerde kendi imkânlarıyla da gerçekleştirilebilmektedir. Konteyner iç dolumun ihracatçı firmanın kendisi tarafından yapılması durumunda yüke ilişkin hasar riski kendisine aitken dolum hizmetinin üçüncü bir taraftan (liman veya iç dolum hizmeti veren taraf) alınması durumunda bu risk üçüncü taraflara ait olmaktadır. Öte yandan *lashing*/takozlama hizmeti bakımından bazı limanların bu kapsamda faaliyeti bulunmadığı anlaşıldıkça kimi limanlarda ise söz konusu hizmetin üçüncü taraflarca sağlandığı görülmektedir. Bu bağlamda, limanların soruşturma konusu tüm hizmetleri bir arada sunabildiği gibi

bu hizmetlerin bir kısmını sunmamayı da tercih edebildiği ve müşterilerin bu yöndeki taleplerinin öz imkânlarıyla ya da üçüncü taraflarca karşılanabildiği anlaşılmaktadır.

- (50) QTERMINALS ANTALYA'daki uygulamaya bakıldığında teşebbüsün liman sahasında depolama, iç dolum ve tartım hizmetini doğrudan kendisinin verdiği ve yine liman sahasında verilen *lashing*/takozlama hizmetinin ise yetkilendirilmiş tek bir firma aracılığıyla sağlandığı görülmektedir. QTERMINALS ANTALYA tarafından liman içi depolama hizmeti, yalnızca ihracata konu olan ve liman sahasında konteynerlere dolum yapılmak suretiyle ihraç edilecek blok mermer yükleri için sunulmaktadır. Depolama hizmeti, QTERMINALS ANTALYA'ya ait ekipman ve personeller aracılığıyla sağlanmaktadır. Bununla birlikte blok mermer yüklerinin depolama alanından konteyner dolum sahasına nakliyesi sürecinde taşeron şirkete ait araçlar kullanılmaktadır. Depolama hizmeti liman gümrüklü sahası dışında üçüncü taraf depo işletmecileri tarafından da sunulabilmektedir. Bu kapsamda QTERMINALS ANTALYA'nın aksine ihraç edileceği kesinleşmeyen mermerler de bahse konu teşebbüsler tarafından depolanabilmektedir. Zira liman sahasına ihraç kaydı olmayan bir yükün depolama amaçlı girmesi mümkün değilken dışarıdaki depolama tesislerinde böyle bir kısıt bulunmamaktadır. Antalya Limanı çevresinde liman işletmesi haricinde hâlihazırda depolama hizmeti veren sadece MERAY DEPO bulunmaktadır.
- (51) Soruşturma konusu hizmetlerin aynı yerde sağlanması açısından herhangi bir yasal yükümlülük bulunmamaktadır. Bununla birlikte bu hizmetlerin bütüncül bir şekilde sunulması gerek hizmet sunucuları gerek müşteriler bakımından birtakım avantajlar doğurmaktadır. Zira hizmetlerin birlikte verilmesi hizmet sağlayıcının iş gücü ve ekipman kaynaklarını daha verimli kullanmasını sağlamakta, operasyonel hız artmakta ve yükün daha az elleçlenmesinden kaynaklı hasar oranı azalmaktadır. Öte yandan bazı hizmetlerin birlikte alınması ise teknik ve ticari bir gereklilik olabilmektedir. Nitekim mermer yükleri söz konusu olduğunda, yükün konteynere konulduktan sonra hem yükün kendisinin hem de konteynerin fiziksel bir zarar görmemesi için dolumun yapıldığı anda ve yerde *lashing*/takozlama hizmetinin de alınmasının daha rasyonel olduğu anlaşılmaktadır.
- (52) QTERMINALS ANTALYA tarafından anılan hizmetlerin Antalya Limanı'ndaki sunumuna ilişkin yapılan açıklamalarda yukarıdaki benzer gerekçelerle dolumun liman sahası içinde yapılması durumunda DBA tartım ve takozlama hizmetlerinin de liman işletmecisi tarafından verildiği, zira dolum liman sahasında yapılıyorsa tartım ve takozlama işlemlerinin doğası gereği konteynerin gemiye yüklenmesinden önce liman sahasında yapılmasının bekleneceği, dolayısıyla bu hizmetlerin birlikte verilmesinin sürecin doğal akışından kaynaklandığı, zira dolumu ve gemiye yükleme QTERMINALS ANTALYA'da yapılacak bir konteynerin, eğer dış depoda depolanmayacak ve doğrudan gemiye yüklenecek ise, yalnızca takozlama ve DBA tartım için limandan çıkması ve yükleme için limana geri gelmesinin lojistik süreç ve maliyet bakımından mantıklı olmadığı ifade edilmiştir.
- (53) İhracatçı firmanın liman dışında dolumu tercih etmesi durumunda ise öncelikle ilgili konteyner hat acentesinden boş konteyner talep etmesi gerekmektedir. Bu talep üzerine konteyner hat acentesi, ya liman sahasında boş halde bulunan ya da ithalat işlemleri kapsamında liman dışında boşaltılmış ve henüz liman sahasına taşınmamış boş bir konteyneri ihracatçı firmaya tahsis etmektedir. Liman sahasında boş halde bulunan konteynerin tahsis edilmesi halinde liman işletmecisi tarafından "boş konteyner çıkış terminal hizmeti" sunulmaktadır. Bu hizmet, boş konteynerin *stacker*/ECH/CRS gibi özel konteyner elleçleme ekipmanları marifetiyle liman

sahasında bulunduğu istiften alınıp müşterinin veya konteyner acentesinin tahsis ettiği araçlara yüklenmesi faaliyetlerini kapsamaktadır.

- (54) Müşterinin tesisinde/fabrikasında veya çalışmakta olduğu üçüncü taraf bir depoda dolumu yapılarak limana sevk edilen dolu konteynerin, limana giriş yapmasını müteakip, liman işletmecisi tarafından hasar kontrolü, mühür ve etiket kontrolü, gümrük evrakları gibi kontrolleri yapılmakta ve konteyner gerekli ekipmanlar aracılığıyla araç üstünden alınarak dolu konteyner istifine kaldırılmaktadır. Bu işlemler ise liman işletmecisi tarafından “dolu konteyner giriş terminal hizmeti” olarak adlandırılmaktadır. Öte yandan ilgili mevzuat uyarınca, liman dışında dolumu yapıldıktan sonra, dolu şekilde limana girecek olan konteynerin lisanslı firmalar tarafından DBA tartımı yapıldığı belgelenmediği takdirde, bu konteynerler için liman içerisinde DBA tartım hizmetinin de verilmesi gerekmektedir. Ancak DBA tartımının liman dışında yapıldığı belgelendirildiği takdirde bu hizmetin liman işletmecisinden alımı zorunlu değildir. Bununla birlikte geçmiş yıllarda bölgede mermer yüklerine ilişkin olarak depolama hizmetinin yanı sıra konteyner iç dolum hizmetlerini sunan şikâyetçi AKİŞ gibi çeşitli teşebbüsler bulunurken hâlihazırda bu hizmetleri bütüncül şekilde sağlayan liman işletmesi dışında başkaca bir teşebbüs de bulunmamaktadır.
- (55) Anılan hizmetlerin aynı yerde bir arada verilmesinin avantajlı olduğu konusunda sektörde ortak kanı var olmakla birlikte söz konusu hizmet sağlayıcısının liman işletmecisi veya liman sahası dışındaki teşebbüsler olması da süreci etkilemektedir. Nitekim liman gümrüklü sahasında hizmetlerin alınması durumunda gümrüklü sahanın getirdiği mevzuatsal yükümlülüklerin süreci uzatabildiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte depolama ve iç dolum hizmetinin liman sahası dışında alınması durumunda ihracatçıların liman sahası ile depolama alanı arasında yük taşıma maliyetlerine katlandıkları ve liman işletmecisine boş konteyner çıkış ve dolu konteyner giriş terminal hizmetleri kapsamında ilave bedeller ödemek durumunda kaldıkları görülmektedir. Ayrıca liman sahasındaki depolama alanları ihracatın yoğun gerçekleştiği dönemlerde kapasite problemi yaratabilmekte, bu itibarla depolamanın liman sahası dışında yapılması avantajlı olabilmektedir.
- (56) Diğer taraftan doğası gereği yüksek hacimli ve yüksek ağırlıkta olan blok mermerlerin konteyner dolumlarında, ihracatçı firmalar zaman zaman blokların konteynere sığmaması veya tonajının ağır olması sorunlarıyla karşılaşabilmektedir. Bu gibi durumlarda, ihracatın iptal olmaması için iç dolum yapılacak taşın kesilerek konteynere sığabilecek ebat ve tonajlara getirilmesi yöntemine başvurulmaktadır. Bu kapsamda blok mermerin konteyner dolumunun yapılacağı yerde ayrıca kesim hizmetinin de verilmesi, ihracatçıların bakımından ek taşıma ve zaman maliyetlerine katlanılmaması ve ayrıca ek indirme/bindirme ve taşıma işlemleriyle yükte oluşabilecek hasarların bertaraf edilmesi anlamına gelebilecektir. QTERMINALS ANTALYA tarafından anılan hizmetin Antalya Limanı’ndaki sunumuna ilişkin yapılan açıklamalarda, müşterilerden gelen talepler de dikkate alınarak ilgili mercilerden gerekli izinler alınmak suretiyle 2017 yılında liman sahasında bir mermer kesim atölyesi kurulduğu, kurulan atölyenin taşeron bir firma tarafından işletildiği, bu kapsamda ihracatçı firmaların ihraç edilmek üzere gümrüklü sahaya giriş yapan blok mermerlerin tekrar liman dışına çıkarılmasına gerek kalmaksızın taş kesim hizmeti alabildiği, dolayısıyla ihracatçıların hem maliyet hem de zaman açısından tasarruf ettiği belirtilmiştir.
- (57) Yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda, ihracata konu bir yükün gemiye yüklenmesine kadarki süreçte sağlanan hizmetlerin depolama, iç dolum, *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetleri olduğu görülmektedir. Anılan hizmetler

konteyner elleçleme hizmetinin alt kırılımları olup nihayetinde yükün ihraç edilebilmesi için birbirini takip eden işlemler olduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla anılan hizmetlerin birbirini tamamlayıcı nitelikte hizmetler olduğu görülmektedir. Bununla birlikte hizmet içeriklerinin farklılaşması ve anılan hizmetlerin sunumu için farklı yatırım maliyetleri ve yasal yükümlülükler bulunması itibarıyla bu hizmetlerin ikame edilebilir olmadığı değerlendirilmektedir.

1.2.3. Soruşturma Konusu Hizmetlere Müşteri Talebi

- (58) İhracat yapacak müşteri için öncelikli olarak hangi limanı kullanacağı belirlenmektedir. Bu noktada genel olarak navlun maliyetleri, limanların yükleme hizmet hız ve kalitesi, limanlarda bulunan düzenli konteyner hat seferlerinin sıklığı, zamanlaması ve destinasyonları gibi kriterlere göre tercihte bulunmaktadır. Yüke ve konteynere yönelik hizmetlere ilişkin müşteri talepleri ise daha çok limanların ve hat acentelerinin uygulamaları ile limanlardaki iş hacmine de bağlı olarak ortaya çıkan liman dışı üçüncü taraf girişimlerin yapısına göre şekillenmektedir.
- (59) Antalya Limanı'ndan yükleme yapan müşterilere, anılan hizmetleri kimden temin edeceklerine karar verirken hangi unsurları dikkate aldıkları sorusu yöneltilmiş olup müşterilerin verdikleri cevaplardan; mermer yükünün yapısı gereği uzun süreli depolamanın önem arz ettiği ve fazladan yapılacak nakliye işlemleri sırasında ortaya çıkan masraflar ve oluşabilecek riskler göz önünde bulundurulduğunda depolama tercihlerini yükün konteynere dolum yapılacağı yerden veya dolum yapılacak yere yakın bir lokasyondan yana kullandıkları görülmektedir. Bu çerçevede konteyner dolumunun talep edildiği teşebbüsün depolama hizmetini de sunmasının müşterilerin tercihlerini etkileyebildiği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan yükün gümrüklü liman sahasında ya da liman dışındaki bir alanda depolanması, ihracatçılar bakımından çeşitli avantaj ya da dezavantajlar doğurmaktadır. Gümrüklü sahaya ancak ihracatı kesin olan yükler girebilmekteyken, gümrüksüz sahalar için böyle bir zorunluluk bulunmamaktadır. Dolayısıyla gümrüklü sahaya giren bir yükün ihracatının iptal olması ya da başkaca bir nedenle gümrüklü saha dışına çıkarılması gerektiğinde ilgili resmi mercilerden onay alınması gerekmektedir. Bu durum yük sahipleri açısından ciddi bir işlem maliyetine neden olabilmektedir. Öte yandan gümrüklü sahaya giren bir ürün ihracata hazır bir durumda bekletildiği için gemi yükleme ve dolayısıyla ihracat zamanlamasına karşı daha esnek bir konumda bulunmaktadır. Nitekim konteyner hat taşımacılığı sektöründe, hat acentelerinin gemi kapasitesilerini dolduramadığı zamanlarda daha uygun navlun bedelleri karşılığında yük sahiplerine yüklerini erken ihraç etmelerine ilişkin teklifler sunabildiği anlaşılmaktadır. Yükün gümrüklü sahada bulunması halinde müşterilerce bu teklifler kabul edilebilmekte ve ciddi navlun avantajları sağlanabilmektedir.
- (60) Dosya konusu hizmetlerin farklı yerlerden alınması noktasında ise ihracatçıların önünde herhangi bir engel bulunmadığı ve liman çevresinde faaliyet gösteren teşebbüslerden anılan hizmetlerin talep edilebildiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte müşterilerin konteyner dolum hizmeti aldığı yerde *lashing*/takozlama hizmetlerini ve DBA tartım hizmetlerini de almayı tercih edebildiği görülmektedir. Bütün bu süreçte müşteriler için hizmetlerin maliyetleri, kalitesi ve hızı öncelikli dikkate alınan unsurlar olmaktadır. Bu kapsamda Antalya Limanı'ndan yapılan ihracatta, dosya konusu hizmetlerin alımı noktasında ihracatçılar bakımından aşağıdaki seçeneklerin ön plana çıktığı anlaşılmaktadır:

- Konteyner iç dolumunun ve DBA tartımının tesiste yapılarak gemiye yüklenmek üzere limana sevk edilmesi (ihracatçıların konteyner iç dolumu ve DBA tartımı yapabilecek imkâna ve izinlere sahip olması durumunda),
- Konteyner iç dolumunun tesiste yapılarak limana sevk edilmesi, DBA tartım hizmetinin ise liman işletmesinden alınması (ihracatçıların konteyner iç dolumu yapabilecek imkâna sahip olması durumunda),
- Yükün liman dışında üçüncü taraf depolarda depolanması, depolanan yükün limana sevk edilmesi akabinde konteyner iç dolum ve DBA tartım hizmetinin liman işletmesinden alınması,
- Yükün liman dışında üçüncü taraf depolarda depolanması ve depolanan yükün konteyner iç dolumun da bu depolar tarafından yapılarak limana sevk edilmesi, DBA tartım hizmetinin ise liman işletmesinden alınması,
- Yükün liman dışında üçüncü taraf depolarda depolanması ve depolanan yükün konteyner iç dolumu ile DBA tartımının da bu depolar tarafından yapılarak gemiye yüklenmek üzere limana sevk edilmesi,
- Yükün liman gümrüklü sahasında depolanarak, konteyner iç dolum ve DBA tartım hizmetlerinin de liman işletmesinden alınması.

- (61) Diğer taraftan daha önce de belirtildiği üzere Antalya Limanı'ndan yapılan ihracata yönelik liman çevresinde konteyner dolum hizmeti sunan hâlihazırda herhangi bir teşebbüs bulunmazken yük depolama hizmeti sunan sadece MERAY DEPO bulunmaktadır. Ayrıca bölgede kimi mermer ihracatçısına ait depolar bulunsa da bu depoların ihracatçının yalnız kendi ürünlerine yönelik hizmet verdiği, üçüncü taraf mermer ihracatçılarına hizmet vermediği anlaşılmaktadır. Diğer bir deyişle kendi tesisinde konteyner iç dolum ve/veya DBA tartımı yapma imkânı bulunmayan ve Antalya Limanı'nı kullanan mermer ihracatçıları bakımından bu hizmetlerin temini noktasında QTERMINALS ANTALYA dışında başkaca bir alternatif bulunmamaktadır.
- (62) Müşterilerden edinilen bilgi ve belgeler çerçevesinde Antalya Limanı'nda sağlanan ücretsiz depolama hizmeti de göz önünde bulundurulduğunda liman sahası içinde dosya konusu hizmetlerin birarada alınmasının maliyetler ve operasyonel süreler açısından avantajlar doğurduğu, konteyner dolumları sırasında yaşanabilecek aksiliklere ilişkin liman işletmecisi tarafından daha çözüm odaklı yaklaşılabilirdiği, bütün sürece ilişkin tek bir muhatabın olmasının ihracat sürecinin sağlıklı yürütülebilmesi adına pozitif katkı sağladığı; bununla birlikte, ihracatın yoğun olduğu dönemlerde bahse konu hizmetlerin sunulması noktasında liman işletmesinin yetersiz kalabildiği, bu noktada liman dışında depolama ve dolum hizmetinin alınmasının daha avantajlı hale gelebildiği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan son yıllarda toplam mermer ihracatının hızla azaldığı, bu dönemde liman işletmesi tarafından sunulan serbest (ücretsiz) depolama sürelerinin 90 güne kadar çıkarılması da göz önünde bulundurulduğunda liman içi dolumun daha cazip hale geldiği, hizmetler ayrı ayrı yerlerden alındığında ise lokal masrafların arttığı anlaşılmaktadır. Diğer taraftan serbest depolama imkânlarının yanı sıra QTERMINALS ANTALYA tarafından 2017 yılından bu yana sunulan taş kesim hizmetinin de mermer ihracatçıların konteyner dolum hizmetini limandan alması yönündeki motivasyonlarını artırdığı anlaşılmaktadır.
- (63) Antalya Limanı dışında çeşitli bölgelerdeki limanlardan da mermer ihracatı yapılmakta, bu limanlar arasında ise İzmir bölgesindeki limanlar ön plan çıkmaktadır. İzmir limanlarından mermer ihracatı yapan müşterilerden edinilen bilgi ve belgeler çerçevesinde, İzmir bölgesindeki limanlarda depolama imkânı bulunmadığı, konteyner iç dolumunun ise liman içerisinde yapılabildiği, ancak limanlarda yaşanan yoğunluklar göz önünde bulundurulduğunda dolumların daha çok liman dışı depolarda

gerçekleştirildiği, liman dışı dolumlarda genellikle konteyner hat taşımacılarının sahibi ve/veya anlaşmalı olduğu depodan hizmet alındığı, diğer depolardan alınan dolum hizmetinin ise daha maliyetli olabildiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda İzmir bölgesinden yapılan mermer ihracatında bütün hizmetlerin liman işletmeleri tarafından bir bütün halinde sunulmadığı, bazı hizmetlerin alınması noktasında liman içinde liman dışında çeşitli alternatiflerin olduğu ve müşterilerin maliyet, operasyonel hız ve yükün güvenliği gibi hususları gözeterek tercihte bulunduğu görülmektedir. Diğer limanlar bakımından ele alındığında ise İzmir limanlarına benzer şekilde genel olarak limanlar tarafından liman sahasında depolama imkânı sunulmadığı, konteyner iç dolumu ile diğer hizmetlerin ise liman içerisinde veya liman dışında konteyner hat taşımacıları tarafından işletilen/müşteri tarafından tespit edilen depolardan alınabildiği anlaşılmaktadır.

- (64) Birden fazla bölgeden ihracat yapan müşteriler tarafından ayrıca, her bir bölgeden yapılan ihracat işlemlerinin çeşitli avantaj ve dezavantajlara sahip olduğu, bu kapsamda özellikle; hizmetlerin bir bütün olarak alınabiliyor oluşunun ve 90 güne kadar sunulan ücretsiz depolama imkânının mermer ihracatı bakımından uzmanlaşmış ekiplere ve teknik alt ve üst yapıya sahip Antalya Limanı'nı ön plana çıkardığı, bununla birlikte konteyner iç dolumu ve diğer hizmetler bakımından liman işletmesine alternatif olarak üçüncü taraf teşebbüslerin bulunmadığı ve QTERMINALS ANTALYA uygulanan tarifelerin diğer bölgelere kıyasla yüksek kalabildiği yönünde çeşitli açıklamalarda bulunulmuştur.
- (65) Bölgelerde liman işletmecisinin uyguladığı farklı fiyat politikaları, bölgenin kendine has özellikleri ve liman işletmecisi ile aynı hizmetleri sunan teşebbüslerin konumu itibarıyla anılan hizmetlerin aynı yerden alınması veya farklı yerlerden alınması kararının şekillendiği anlaşılmaktadır.
- (66) Özetle müşterilerin dosya konusu hizmetlere yönelik talebi; müşterinin lojistik yapılması, müşterinin ihtiyaçları (uzun süre depolama süre ihtiyacı, depolama maliyetleri vb.), depolama alanının alt yapısı (dolum ekipmanı, dolu elleçleme makinasının olup olmaması, dolum maliyetleri), boş ekipmanın getirileceği deponun uzaklığı, limana uzaklık ve limanda dolum maliyetleri, dışarda dolumun maliyetleri vb. faktörlere bağlı olup müşteri alternatifler içinde kendine en uygun tercihi yapmaktadır.

1.2.4. İlgili Ürün Pazarı

- (67) İlgili ürün pazarının, belirli bir ürün ile tüketici gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından benzer olan ürünlerden oluştuğu kabul edilmektedir. Başka bir deyişle ilgili ürün pazarı; ürün özellikleri, fiyatları ve kullanım amaçları bakımından tüketici tarafından ikame edilebilir sayılan bütün ürünleri kapsamaktadır. Bu kapsamda, talep ikamesinin ilgili ürün pazarı tanımında belirleyici etkisi yüksek olmakla birlikte, arz ikamesi de talep ikamesine eşdeğer etkisi olduğu durumlarda hesaba katılmaktadır.
- (68) Dosya konusu hizmetler konteyner elleçleme hizmetlerinin alt kırılımları olan konteyner iç dolum, DBA tartım, *lashing*/takozlama ve yük depolama hizmetlerine ilişkindir. Sözü edilen hizmetler, esasında yüklerin gemiye yüklenmeden önce konteynerlere doldurulmasına kadarki süreçte gerekli olan işlemleri içermektedir. *Lashing*/takozlama hizmetleri konteyner dolum hizmetinin gerçekleşeceği yerde verilmektedir. DBA tartımı ise tartım faaliyeti gösteren yetkili herhangi bir teşebbüsten veya iç dolum hizmeti veren teşebbüsten sağlanabilmektedir. Depolama hizmeti ise başvurulması zorunlu bir hizmet olmayıp yükün ihraç edilmesine belli bir süre olması halinde talep edilmektedir.

- (69) Yüklerin gemiye yüklenmeden önce konteynerlere doldurulmasına kadar süreçte gerekli olan konteyner iç dolum, *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetlerinin, konteynerin depolandığı yerde sağlanması operasyonel kolaylık sağlamaktadır. Bununla birlikte bu hizmetlerin aynı sağlayıcıdan alınması gibi bir zorunluluk bulunmamaktadır. Yük depolamanın ise konteyner iç dolum hizmeti alınan teşebbüsten talep edilebildiği, bununla birlikte sadece bu hizmete özgü depolarda da yaygın olarak yükün depolandığı görülmektedir. Ayrıca konteynere ve yüke yönelik diğer hizmetler müşteri talebi doğrultusunda konteyner depolama ve yük depolama tesisinde sağlanabilmektedir. Dolayısıyla soruşturma konusu hizmetlerin arasında yüksek oranda bir tamamlayıcılık ilişkisi olduğu anlaşılmaktadır.
- (70) Esas olarak tamamlayıcı nitelik taşıyan soruşturma konusu ürünlerin, aynı yerde ya da aynı teşebbüs tarafından sağlanması mümkün olmakla beraber bunlar arasında talep ikamesinin söz konusu olmadığı dikkate alınarak ayrı ilgili ürün pazarları olarak kabul edilmişlerdir. Nitekim geçmiş Kurul kararlarına bakıldığında, “konteyner içi yüklerin sabitlenmesi (*lashing*) hizmetleri pazarı”³, “gümrüklü geçici depolama hizmetleri pazarı”⁴, “depolama hizmetleri”⁵ gibi ilgili ürün pazar tanımları yapılmıştır.
- (71) Sonuç olarak ilgili ürün pazarları “konteyner iç dolum hizmetleri”, “konteyner içi *lashing*/takozlama hizmetleri”, “DBA tartım hizmetleri” ve “yük depolama hizmetleri” olarak tanımlanmıştır.

1.2.5. İlgili Coğrafi Pazar

- (72) Kurulun 03.03.2022 tarihli ve 22-11/169-68 sayılı kararında, şikâyetçi AKİŞ’in sunduğu hizmetlerin liman sahasında veya limana çok yakın sahalarda depolama ve lojistik hizmetlerin verilmesini ifade eden liman merkezli lojistik (*port centric logistics*) kavramı kapsamında incelendiği, bu tanımın ilgili sektörde faaliyet gösteren firmalar bakımından belirlenecek coğrafi alanı, limanın yer aldığı coğrafi bölge ile sınırladığı, liman merkezli lojistik sektörlerine yönelik Kurul kararlarında coğrafi pazarın konteyner elleçleme hizmetlerine göre daha dar çerçevede kabul edildiği, limana hizmet veren lojistik pazarlarında ilgili coğrafi pazarların liman ya da limanın bulunduğu şehir bazında tanımlandığı belirtilmiştir. Kararda ayrıca Antalya’da yapılan toplam konteyner iç dolum miktarının büyük çoğunluğunu mermer yüklerinin oluşturduğu, dolumların fabrikada ya da fabrikada dolum mümkün değil ise üçüncü taraflara hizmet veren dolum tesislerinde yapılabildiği, üçüncü taraf konteyner iç dolum talebinin büyük ölçüde mermer ihracatçılarından oluştuğu, ihracatçıların konteyner iç dolum yeri tercihlerindeki en önemli unsurun yükleme yerine yakınlık olduğunun söylenebileceği ifade edilmiştir. Kararda ayrıca konteyner nakliye maliyetlerinin yüksekliği yanında blok mermerin de karayoluyla uzun mesafe taşınmasının maliyetli ve hasar riskinin yüksek olması nedeniyle, konteyner dolumunun yükleme limanında ya da limana yakın bir depoda tercih edildiğinin anlaşıldığı da belirtilerek konteyner iç dolum pazarı bakımından ilgili coğrafi pazar “Antalya ili” olarak, en geniş anlamda ise “Batı Akdeniz bölgesi” olarak tanımlanmıştır.
- (73) Yük depolama hizmetinin konteyner dolumu hizmetinin tamamlayıcısı olduğu, bu hizmetin QTERMINALS ANTALYA’nın yanı sıra üçüncü taraf teşebbüslerce de müşterilere sunulabildiği, müşterilerin depolama yeri tercihleri bakımından en önemli iki kriterin ücret ve deponun limana yakınlığı olduğu, mermerlerin niteliği gereği

³ 18.10.2011 tarih ve 11-53/1358-483 sayılı Kurul kararı.

⁴ 26.06.2012 tarih ve 12-35/998-310 sayılı Kurul kararı.

⁵ 23.12.2009 tarih ve 09-60/1468-386 sayılı Kurul kararı.

üretildiği anda ihraç edilmediği, çatlama ve kırılma riskine karşı uygun hava koşullarının olduğu liman bölgelerine getirilerek uzun süre beklemesi gerekebildiği belirtilerek Kararda, nakliye sırasında olası hasar riskini azaltmak için iç dolum yerine yakın yerlerde depolandığı da dikkate alınarak, yük depolama için coğrafi pazarın konteyner iç dolum için belirlenen coğrafi pazar ile aynı olması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca konteyner içi *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetlerinin müşteriler tarafından genellikle konteyner iç dolum yerinde talep edildiği belirtilerek bu pazarlar bakımından da coğrafi pazarın konteyner iç dolum için belirlenen coğrafi pazar ile aynı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

- (74) Bu doğrultuda “konteyner iç dolum hizmetleri”, “konteyner içi *lashing*/takozlama hizmetleri”, “DBA tartım hizmetleri” ve “yük depolama hizmetleri” pazarları bakımından ilgili coğrafi pazar “Antalya ili” olarak, en geniş anlamda ise “Batı Akdeniz bölgesi” olarak tanımlanmıştır.

I.3. Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (75) Dosya konusu iddiaların ve 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ihlal edilip edilmediği hususunun incelenmesi kapsamında, QTERMINALS ANTALYA, CMA, BELSTAR ve BELSTAR’ın Antalya Şubesi’nde yerinde incelemeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan yerinde incelemelerde dosya konusu iddialara ilişkin çeşitli bilgi ve belgeler alınmıştır. Dosya sürecinde yerinde incelemelerde elde edilen belgelere aşağıda yer verilmektedir.
- (76) Bulgu 1: QTERMINALS ANTALYA’dan elde edilen ve QTERMINALS ANTALYA çalışanları arasında 03.02.2020 tarihinde yapılan “*BLOK MERMER LİMAN DOLUM – DOLU GİRİŞ KARŞILAŞTIRMASI.xlsx*” konulu şirket içi yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“... Blok mermer liman dolum/dolu giriş maliyet-gelir karşılaştırması, diğer limanların kapı giriş-çıkış tarife karşılaştırmaları ve son 7 yıl liman dolum/dolu giriş istatistikleri ekte bilgilerinize sunulmuştur.

Not:

-Antalya’da hizmet veren hatlar gate in/gate out ücretlerini paket fiyat olarak (.....) aralığında müşterilere yansıtmaktadır.

-İhracatlarda mesai saatleri dışında giriş yapan araçların gümrük mesailerı tarafımızdan ödenmektedir ((.....) TL/araç) ...”

Yukarıda yer alan yazışmaya ilişkin ekte bulunan excel tabloları aşağıdaki gibidir:

Kur
5,98**BLOK MERMER İHR. GELİR/GİDER KARŞILAŞTIRMASI**

20" Konteynerin boş tahliyesinden dolu yüklemesine kadar olan tüm süreçte oluşan gelir ve giderler dikkate alınmıştır.

TİCARİ HİZMETLER	GELİRLER \$	
	LİMAN DOLUM	DOLU GİRİŞ
Konteyner twistlock sökme (MSC harici Line)	(.....)	(.....)
Boş konteyner gemiden tahliye	(.....)	(.....)
Konteyner Boş Çıkış		(.....)
Konteyner Dolu Giriş		(.....)
Araç Tartı	(.....)	
Konteyner İç Dolum	(.....)	
Takozlama	(.....)	
Mühür takma	(.....)	
Doğrulanmış Brüt Ağırlık Tedarik Hizmeti	(.....)	
Dolu konteyner gemiye yükleme	(.....)	(.....)
Dolu konteyner yükleme ISPS	(.....)	(.....)
Konteyner twistlock takma (MSC harici Line)	(.....)	(.....)
TOTAL	(.....)	(.....)

OPERASYONEL HİZMETLER	GİDERLER \$	
	LİMAN DOLUM	DOLU GİRİŞ
Konteyner gemi lashing/unlashing taşıeron gideri	(.....)	(.....)
Konteyner tahliye vinç elektrik gideri	(.....)	(.....)
Boş konteyner gemiden istife nakliye	(.....)	(.....)
Boş konteyner istife alma stacker hareketi	(.....)	(.....)
Boş istiften stacker hareketi	(.....)	(.....)
Boş istiften kapı çıkış için kamyonu stacker hareketi		(.....)
Boş istiften serim nakliye	(.....)	
Konteyner serim stacker hareketi	(.....)	
Konteyner iç dolum 32 tonluk forklift hareketi	(.....)	
Konteyner Takozlama taşıeron hareketi	(.....)	
Konteyner kaldırma stacker hareketi	(.....)	
Konteyner kaldırma nakliye	(.....)	
Konteyner DBA ilave nakliye ve stacker hareketi	(.....)	
İstife alma stacker hareketi	(.....)	(.....)
İstiften kamyonu stacker hareketi	(.....)	(.....)
İstiften gemiye nakliye	(.....)	(.....)
Kamyonlardan gemiye yükleme vinç elektrik gideri	(.....)	(.....)
Konteyner gemi lashing/unlashing taşıeron gideri	(.....)	(.....)
TOTAL	(.....)	(.....)

GELİR / GİDER FARKI (KARLILIK)		KAR	
KAR MARJI			
	Liman Dolum	(.....)	(.....)
	Dolu Giriş	(.....)	(.....)
	Liman Dolum/ Dolu Giriş Kar Farkı	(.....)	(.....)
Notlar:			
1- Amortisman, bakım onarım ve personel giderleri dikkate alınmamıştır.			
2- Özellikle personel sayısı fazla mesai ve iş makineleri bakım onarım giderlerinde azalışa sebebiyet verecek ölçüde dış dolum artarsa yukarıdaki tablo değişebilir.			

CONTAINER GATE IN/GATE OUT TARIFF COMPARISING						
	PORT AKDENİZ LİNE TARİFE (USD)	İZMİR ALSANCAK TL'YE DÖNMEYEN ÖNCEKİ USD TARİFE	İZMİR ALSANCAK USD TARİFE	İZMİR ALSANCAK TL TARİFE	MERSİN MIP	İSKENDE RUN LİMAK
CONTAINER TERMINAL CHARGES						
GATE OUT 20' (FULL)	\$47,5	\$35,0	\$26,0	155,75 TL	\$50,0	\$35,0
GATE OUT 40' (FULL)	\$47,5	\$35,0	\$26,0	155,75 TL	\$50,0	\$35,0
GATE OUT 20' (MTY)	\$42,00	\$15	\$11,2	66,75 TL	\$22,0	\$15,0
GATE OUT 40' (MTY)	\$42,00	\$15	\$11,2	66,75 TL	\$22,0	\$15,0
GATE OUT / FULL (Slings)	\$136,5	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included	-
GATE OUT / MTY (Slings)	\$80,0	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included	-
GATE IN 20' (FULL)	\$81	\$35,0	\$26,0	155,75 TL	\$45,0	\$35,0
GATE IN 40' (FULL)	\$81	\$35,0	\$26,0	155,75 TL	\$45,0	\$35,0
GATE IN 20'/40' (MTY)	\$26,5	\$15,0	\$11,2	66,75 TL	\$22,0	\$15,0
GATE IN / FULL (Slings)	\$136,5	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included
GATE IN / MTY (Slings)	\$52,5	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included
*Above tariff is general container tariff. Lines's tariffs are discounted.						
**All IMDG containers invoiced +25% extra in Port Akdeniz, other ports %20						
Kur: 5,98						

- (77) **Bulgu 2:** QTERMINALS ANTALYA'dan elde edilen ve bir QTERMINALS ANTALYA çalışanı ile teşebbüsün Genel Müdürü arasında gerçekleşen 12.02.2020 tarih ve "GATE IN –GATE OUT ALTERNATİF ÖNERİLER" konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“(.....) merhaba,

Gate in-Gate out hizmetleri ile ilgili alternatif öneriler ekte değerlendirmenize sunulmuştur. Önerilerden ilki daha uygulanabilir ve daha az gelir kaybı yaratır düşüncesindeyiz.”

(78) Yukarıdaki yazışmaya ilişkin olan tablolar aşağıdaki gibidir:

GATE IN-GATE OUT HİZMETLERİ İÇİN ALTERNATİF ÖNERİLER	
ÖNERİ-1:	DOLU GİRİŞ YAPAN KONTEYNERLER İÇİN İŞLETME FARKI GÖZETMEKSİZİN TÜM MÜŞTERİLERE KOTA BAZLI KOMİSYON VERİLMESİ
Öneri	Ek-1 de yer alan skala bazlı komisyon teşvikinin tüm müşteriler nezdinde komisyon karşılığı uygulanması ve kotanın (.....) adetten başlatılması
Avantajları:	Herhangi bir firma farkı gözetilmeksizin yapılacak bir uygulama olduğundan genele yapılmış bir uygulama olacaktır. Ek-1 de yer alan skala baremleri sadece dış depo işletmecilerinin gerçekleştirebileceği adetlerden başlayacağı için şu aşamada sadece ilgi depo işletmecisi için komisyon oluşacak ve maliyeti daha düşük olacaktır. Tarife değişikliği yapılmadığı için orta ve uzun vadede uygulama değişikliği yapılabilir.
Riskleri:	Depo işletmeyen ancak fabrika dolum yapan firmalar kota baremlerini geçemeyeceği için ayrıca talepte bulunabilirler Komisyon uygulaması sıfırdan başlatıldığı taktirde ise irili ufaklı 300'ün üzerinde firma dolu giriş yaptığı için komisyon takibi ve uygulaması güç olacaktır. Liman dolum-dış dolum oranının dış dolum lehine artış göstermesi yaklaşık \$(.....)/adet gibi bir kar kaybına neden olabilir.
ÖNERİ-2:	DIŞ DEPODA ALAN KİRALAMA
Öneri	\$ (.....)/ay gibi bir bedelle (.....)m2 lik bir açık saha kiralınması (yıllık maliyeti \$(.....))
Avantajları:	Mermer ticaretinin düşük hacimli seyretmesi ve limanda depolama hizmeti veriliyor olması nedeni ile geçmiş yıllara nazaran depo faaliyetlerinde düşüş olan dış deponun atıl saha kiralınarak dış depoya destek verilebilir. Kiralanacak sahada halihazırda bir proje oluşturmak zor olsa da ilerleyen dönemde ihtiyaç halinde kullanılabilecek bir saha alternatifi oluşabilir. Saha kiralamak sureti ile dış depo işletmecisi desteklendiği taktirde kapı giriş/çıkışı yapan tüm konteynerler için tarife değişikliği yapılmayacağı için yıllık maliyet etkisi daha kısıtlı olacaktır.
Riskleri:	Saha kiralayarak dış depo işletmecisine destek sunma teklifimize rağmen ilgili işletme teklifi yetersiz bularak veya uzun vadeli teşvik olarak değerlendirmeyerek kurumlar nezdinde bu teklifi aleyhimize koz olarak kullanabilir. Kiralanan saha için halihazırda bir proje yoktur. Atıl kalma ihtimali kuvvetle muhtemeldir. İşletmecisi uzun vadeli fayda sağlamak için kiralama süresini uzun tutmak isteyebilir. Saha kiralamak sureti ile yapılacak teşvik ile ilgili gizlilik prensibine uyulmaması durumunda diğer potansiyel depo işletmecileri benzer taleplerle gelebilir.

ÖNERİ-3:	DIŞ DEPODA İŞLETMECİSİNİ TEŞVİK İÇİN DOLU GİRİŞ YAPAN KONTEYNER ADEDİ BAZINDA KOMİSYON VERİLMESİ
Öneri	Depo işletmecisinin sahsında dolum yapılan ve liman dolu giriş yapılan beher konteyner için EK-1'de yer alan skala bazlı komisyon alternatiflerinden birinin uygulanması
Avantajları:	nazaran azalan dış dolumların tekrar ivme kazanması için dış depo işletmecisinin dolu giriş yaptığı beher konteyner için skala bazlı verilecek komisyon desteği ile yükün Antalya'da kalması ve müşteriye alternatif depo alternatifinin devamı sağlanabilir. Sadece depo işletmecisi faydalanacağı için beher konteyner başına verilecek komisyon ücreti, tüm kapı giriş çıkışı yapan konteynerlere yapılmamış olacağından maliyet etkisi daha kısıtlı olacak ve depo işletmecisi teşvik edilmiş olacaktır.
Riskleri:	Liman yoğunluğunun arttığı dönemlerde müşterinin alternatifinin olması müşteriye rahatlatılabilir. Sadece ilgili depo işletmecisine konteyner adedi bazında verilecek bir komisyon ve yapılacak teşvik ile ilgili gizlilik prensibine uyulmaması durumunda diğer potansiyel depo işletmecileri benzer taleplerle gelebilir. İşletmeci, uzun vadeli fayda sağlamak için komisyon uygulamasını sürekli talep edebilir. Kurum'un olası inceleme ve soruşturma açması durumunda sadece belli bir işletmeye uygulandığı gerekçesi ile sıkıntı yaşanabilir. Liman dolum-dış dolum oranının dış dolum lehine artış göstermesi yaklaşık \$(.....)/adet gibi bir kar kaybına neden olabilir.

ÖNERİ-4:	KONTEYNER HATLARINA UYGULANMAKTA OLAN KAPI GİRİŞ-ÇIKIŞ TARİFELERİNDE İNDİRİM
Öneri	Dış dolum yapan tüm firmaların faydalanması adına EK-2'de önerilen tarife indirimi yapılması
Avantajları:	Halihazırda diğer liman tarifelerine göre yüksek olan giriş-çıkış ücretlerinin daha kabul görür hale gelmesi Tüm dış dolum yapan firmalara istisnasız fayda sağlanmış olması
Riskleri:	Tarife değişikliği olacağı için orta ve uzun vadede tarife artuşının yaratacağı riskler Liman dolum-dış dolum oranının dış dolum lehine artış göstermesi yaklaşık \$(.....)/adet gibi bir kar kaybına neden olabilir. Tarifede değişiklik yapıldığı taktirde dış dolum gelir kaybına ilaveten tüm dolu giriş gelirleri düşeceği için gelir kaybı etkisi çok daha yüksek olacaktır.

BLOK MERMER LİMAN DOLUM/DOLU GİRİŞ BÜTÇE			
BLOK MERMER		2019 FİİLİ	2020 BÜTÇE
BLOK MERMER LİMAN DOLUM	ADET	(.....)	(.....)
	BİRİM GELİR \$	(.....)	(.....)
	BİRİM KAR \$	(.....)	(.....)
	BİRİM KAR %	(.....)	(.....)
	TOTAL GELİR \$	(.....)	(.....)
	TOTAL KAR \$	(.....)	(.....)
	TOTAL KAR %	(.....)	(.....)
BLOK MERMER DOLU GİRİŞ	ADET	(.....)	(.....)
	BİRİM GELİR \$	(.....)	(.....)
	BİRİM KAR \$	(.....)	(.....)
	BİRİM KAR %	(.....)	(.....)
	TOTAL GELİR \$	(.....)	(.....)
	TOTAL KAR \$	(.....)	(.....)
	TOTAL KAR %	(.....)	(.....)

LİMAN DOLUM/DIŞ DOLUM BİRİM GELİR FARKI \$	(.....)
LİMAN DOLUM/DIŞ DOLUM BİRİM KAR FARKI \$	(.....)
LİMAN DOLUM/DIŞ DOLUM BİRİM KARLILIK FARKI %	(.....)

DOLU GİRİŞ SKALA ÖNERİSİ-1				
MİKTAR	BİRİM KOMİSYON \$	TOTAL KOMİSYON \$	DIŞ DOLUM GELİR FARKI \$	TOTAL GELİRT ETKİSİ \$
0-1000 ADET DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
1001-2000 ADET DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)		
2.000 ADET ÜZERİ DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

DOLU GİRİŞ SKALA ÖNERİSİ-2				
MİKTAR	BİRİM KOMİSYON \$	TOTAL KOMİSYON \$	DIŞ DOLUM GELİR FARKI \$	TOTAL GELİRT ETKİSİ \$
0-1000 ADET DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
1001-2000 ADET DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)		
2.000 ADET ÜZERİ DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

DOLU GİRİŞ SKALA ÖNERİSİ-3				
MİKTAR	BİRİM KOMİSYON \$	TOTAL KOMİSYON \$	DIŞ DOLUM GELİR FARKI \$	TOTAL GELİRT ETKİSİ \$
0-1000 ADET DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
1001-2000 ADET DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)		(.....)
2.000 ADET ÜZERİ DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

LINE TARİFE İNDİRİM ÖNERİSİ									
HİZMET	MEVCUT TARİFE	ÖNGÖRÜL EN TARİFE	İNDİRİM TUTARI \$	2020 BÜTÇE ADEDİ	2020 BÜTÇE GELİRİ \$	İNDİRİME GÖRE GELİR \$	İNDİRİM ETKİSİ \$	DIŞ DOLUM GELİR FARKI \$	TOTAL GELİR ETKİSİ \$
20'BOŞ ÇIKIŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20' DOLU GİRİŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
			(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	

Kur
5,98

BLOK MERMER İHR. GELİR/GİDER KARŞILAŞTIRMASI		
20" Konteynerin boş tahliyesinden dolu yüklemesine kadar olan tüm süreçte oluşan gelir ve giderler dikkate alınmıştır.		
TİCARİ HİZMETLER	GELİRLER \$	
	LİMAN DOLUM	DOLU GİRİŞ
Konteyner twistlock sökme (MSC harici Line)	(.....)	(.....)
Boş konteyner gemiden tahliye	(.....)	(.....)
Konteyner Boş Çıkış		(.....)
Konteyner Dolu Giriş		(.....)
Araç Tartı	(.....)	
Konteyner İç Dolum	(.....)	
Takozlama	(.....)	
Mühür takma	(.....)	
Doğrulanmış Brüt Ağırlık Tedarik Hizmeti	(.....)	
Dolu konteyner gemiye yükleme	(.....)	(.....)
Dolu konteyner yükleme ISPS	(.....)	(.....)
Konteyner twistlock takma (MSC harici Line)	(.....)	(.....)
TOTAL	(.....)	(.....)
OPERASYONEL HİZMETLER	GİDERLER \$	
	LİMAN DOLUM	DOLU GİRİŞ
Konteyner gemi lashing/unlashing taşeron gideri	(.....)	(.....)
Konteyner tahliye vinç elektrik gideri	(.....)	(.....)
Boş konteyner gemiden istife nakliye	(.....)	(.....)
Boş konteyner istife alma stacker hareketi	(.....)	(.....)
Boş istiften stacker hareketi	(.....)	(.....)
Boş istiften kapı çıkış için kamyonu stacker hareketi		(.....)
Boş istiften serim nakliye	(.....)	
Konteyner serim stacker hareketi	(.....)	
Konteyner iç dolum 32 tonluk forklift hareketi	(.....)	
Konteyner Takozlama taşeron hareketi	(.....)	
Konteyner kaldırma stacker hareketi	(.....)	
Konteyner kaldırma nakliye	(.....)	
Konteyner DBA ilave nakliye ve stacker hareketi	(.....)	
İstife alma stacker hareketi	(.....)	(.....)
İstiften kamyonu stacker hareketi	(.....)	(.....)
İstiften gemiye nakliye	(.....)	(.....)
Kamyon dan gemiye yükleme vinç elektrik gideri	(.....)	(.....)
Konteyner gemi lashing/unlashing taşeron gideri	(.....)	(.....)
TOTAL	(.....)	(.....)

GELİR / GİDER FARKI (KARLILIK)		KAR	
KAR MARJİ			
Liman Dolum		(.....)	(.....)
Dolu Giriş		(.....)	(.....)
Liman Dolum/ Dolu Giriş Kar Farkı		(.....)	(.....)
Notlar:			
1- Amortisman, bakım onarım ve personel giderleri dikkate alınmamıştır.			
2- Özellikle personel sayısı fazla mesai ve iş makinaları bakım onarım giderlerinde azalışa sebebiyet verecek ölçüde dış dolum artarsa yukarıdaki tablo değişebilir.			

CONTAINER GATE IN/GATE OUT TARIFF COMPARISING						
	PORT AKDENİZ LİNE TARİFE (USD)	İZMİR ALSANCAK TL'YE DÖNMEYEN ÖNCEKİ USD TARİFE	İZMİR ALSANCAK USD TARİFE	İZMİR ALSANCAK TL TARİFE	MERSİN MIP	İSKENDERUN LİMAK
CONTAINER TERMINAL CHARGES						
GATE OUT 20' (FULL)	\$47,5	\$35,0	\$26,0	155,75 TL	\$50,0	\$35,0
GATE OUT 40' (FULL)	\$47,5	\$35,0	\$26,0	155,75 TL	\$50,0	\$35,0
GATE OUT 20' (MTY)	\$42,00	\$15	\$11,2	66,75 TL	\$22,0	\$15,0
GATE OUT 40' (MTY)	\$42,00	\$15	\$11,2	66,75 TL	\$22,0	\$15,0
GATE OUT / FULL (Slings)	\$136,5	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included	-
GATE OUT / MTY (Slings)	\$80,0	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included	-
GATE IN 20' (FULL)	\$81	\$35,0	\$26,0	155,75 TL	\$45,0	\$35,0
GATE IN 40' (FULL)	\$81	\$35,0	\$26,0	155,75 TL	\$45,0	\$35,0
GATE IN 20'/40' (MTY)	\$26,5	\$15,0	\$11,2	66,75 TL	\$22,0	\$15,0
GATE IN / FULL (Slings)	\$136,5	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included
GATE IN / MTY (Slings)	\$52,5	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included	50% Included
*Above tariff is general container tariff. Lines's tariffs are discounted.						
**All IMDG containers invoiced +25% extra in Port Akdeniz, other ports %20						

BLOK MERMER İSTATİSTİKLERİ

HİZMET	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%
LİMAN DOLUM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DIŞ DOLUM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Grand Total	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

(79) **Bulgu 3:** QTERMINALS ANTALYA'dan elde edilen ve QTERMINALS ANTALYA çalışanlarının arasında geçen 22.05.2020 tarihli ve "Olası Tarife Değişikliği Etkileri" konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

" ...

Çalışma ektedir...

Konteyner başına yaptığımız çalışmalar ekteki gibidir

Excel dosyası iki sayfa olarak dikkatinize sunulmuştur;

1. Sheet – Olası tarifenin hatlara ve müşteriye yansıtılan rakamlara etkisini ve bunlar üzerindeki yorumlarımızı içerir.
2. Sheet – Hat işletmecilerinin bu kısıtlamaya cevaben free-in – free-out taşıma şekli yerine liner-in/liner-out taşıma şeklini benimsemesi durumunda beher konteyner başına ithalat ve ihracatta olası tarife değişikliğinin hatlara , limana ve müşteriye olası etkileri tabloda gösterilmiştir. ..."

Yukarıda yer alan yazışmaya ilişkin excel tabloları aşağıda yer almaktadır:

Konteyner İTHALAT Tarife Karşılaştırma									
HİZMET		PORT AKDENİZ		TCDD İZMİR		PORT AKDENİZ-TCDD FARKI			
		20' KONT EYNER	40' KONT EYNER	20' KONT EYNER	40' KONT EYNER	20' KONT EYNER	İndirim Oranı	40' KONT EYNER	İndirim Oranı
KONT EYNER HATLARINA FATURA EDİLEN HİZMETLER	UNLUSHIN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	BAR/TWISTLOCK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	SÖKME	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	GEMİ TAHLİYE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ISPS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	MÜHÜR SÖKME	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TOTAL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DİREKT MÜŞTERİLERE FATURA EDİLEN HİZMETLER	TOTAL İTHALAT MALİYETİNDEKİ PAYI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ARDİYE (Ort. 5 gün baz alınmıştır)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	MUAYENE/NUMUNE*	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TAM TESPİT*	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	X-RAY*	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TARTI*	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	İÇ BOŞALTMA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GENEL TOPLAM	TOTAL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TOTAL İTHALAT MALİYETİNDEKİ PAYI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
*Bakanlık tarifi uygulanmaktadır.									
**Gemi yükleme(Free in) tarifesinde hatlara kotaları bazında ayrıca indirim uygulanmaktadır (Örneğim CMA VE ZIM tarifeleri (.....) \$, MSC ise \$(.....)'dan başlamakta ancak MSC kotaları aştığı için bu rakam \$(.....)'a kadar düşmektedir.									

Konteyner İHRACAT Tarife Karşılaştırma (Blok Mermer)

HİZMET		PORT AKDENİZ		TCDD İZMİR		PORT AKDENİZ-TCDD FARKI			
		20' KONT EYNER	40' KONT EYNER	20' KONT EYNER	40' KONT EYNER	20' KONT EYNER	İndirim Oranı	40' KONT EYNER	İndirim Oranı
KONTEYNER HATLARINA FATURA EDİLEN HİZMETLER	İÇ DOLUM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	MÜHÜR TAKMA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	GEMİ YÜKLEME**	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	UNLUSHIN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	BAR/TWISTLOCK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TAKMA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ISPS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TOTAL								
DİREKT MÜŞTERİLERE FATURA EDİLEN HİZMETLER	TOTAL İHRACAT MALİYETİNDEKİ PAYI								
	ARAÇ TARTI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TAKOZLAMA (BLOK MERMER)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	VGM*	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GENEL TOPLAM	TOTAL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TOTAL İHRACAT MALİYETİNDEKİ PAYI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

*Bakanlık tarifesi uygulanmaktadır.

**Gemi yükleme(Free in) tarifesinde hatlara kotaları bazında ayrıca indirim uygulanmaktadır (Örneğim CMA VE ZIM tarifeleri (.....) \$, MSC ise \$(.....)'dan başlamakta ancak MSC kotaları aştığı için bu rakam \$(.....)'a kadar düşmektedir.

- Tarife karşılaştırmalarında İzmir TCDD tarifesinde 2020 yılına özel uygulanmakta olan indirimler dikkate alınmamıştır.
- Tablolardan da görüleceği üzere ithalatta total maliyetlerin ortalama (.....)% i direkt müşteriye fatura edilen hizmet kalemlerinden oluşmakta iken ihracatta ise bu durum tam tersidir. İhracatta total maliyetlerin ortalama (.....)% konteyner hatlarına fatura edilmektedir.
- İzmir TCDD tarifelerinde hatlara fatura edilmekte olan hizmet kalemleri aynı zamanda hatların müşterilere fatura ettiği tarife fiyatlarını ifade etmektedir. Oysa Kİ Antalya'da konteyner hatlarına fatura edilmekte olan hizmet kalemleri hatlar tarafından Liner-in/Liner out olarak ayrıca karlandırılarak ve genellikle tek hizmet kalemi ile paket fiyat olarak müşterilere fatura edilmektedir.
- İzmir TCDD tarifesinin Port Akdeniz'e göre indirim oranları incelendiğinde 20' konteyner ithalatlarında ortalama indirim oranı (.....)% e tekabül etmekte iken, ihracatta bu oran ortalama (.....)% ya tekabül etmektedir. İhracatta total maliyetlerin (.....)% i hatlara fatura edildiği için hat tarifelerindeki indirim oranları bu farkı yaratmaktadır.
- 2020 yılı için (.....) adet 20' ve (.....) adet 40' konteyner ithalatı bütçelenmiştir. Yukarıdaki tarife farkları ile 20' konteyner ithalatlarından \$(.....), 40' konteyner ithalatlarından ise \$(.....) olmak üzere toplam \$(.....) gelir farkı oluşmaktadır.
- 2020 yılı için (.....) adet blok mermer dolumu bütçelenmiştir. Yukarıdaki tarife farkı ile liman dolum blok mermer ihracatlarında \$(.....) gelir farkı oluşmaktadır. Bu farkın \$(.....) lık kısmı ((.....)%) konteyner hatlarına fatura edilen kalemlerden kaynaklanmaktadır.

KONTEYNER İHRACAT TARİFE DEĞİŞİKLİĞİ VE LINER-IN/LINER-OUT ETKİSİ (Blok Mermer)											
	PORT AKDENİZ	YENİ TARİFE	FARK	HATLARIN MÜŞTERİYE YANSITTIĞI TOTAL LOKAL MASRAFLAR	MEVCUT PORT AKDENİZ TARİFESİNİ GÖRE HAT KARLILIĞI	TOTAL MÜŞTERİ MALİYETİ	HATLARIN TARİFE DEĞİŞİKLİĞİNİ BİREBİR UYGULAMASI DURUMUNDA MÜŞTERİ MALİYETİ	HATLARIN LINER-IN/LINER-OUT FİYAT UYGULAYARAK TARİFE İNDİRİM FARKINI MÜŞTERİYE UYGULAMASI DURUMUNDA TOTAL MÜŞTERİ MALİYETİ	YENİ TARİFEYE GÖRE HAT KARLILIĞI	LINER IN-LINER OUT FİYAT UYGULAMASI İLE TARİFE DEĞİŞİKLİĞİNİN MÜŞTERİYE SAĞLAYACAĞI FAYDA \$	LINER IN-LINER OUT FİYAT UYGULAMASI İLE TARİFE DEĞİŞİKLİĞİNİN MÜŞTERİYE SAĞLAYACAĞI FAYDA %
HATLARA FATURA EDİLEN HİZMET BEDELİ TOPLAMI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DİREKT MÜŞTERİYE FATURA EDİLEN HİZMET BEDELİ TOPLAMI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOTAL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Olası tarife değişikliğinde Port Akdeniz'in konteyner ihracatlarında elde ettiği gelir konteyner başına \$(.....)(.....)% düşecektir. Buna karşın konteyner hatlarının liner-in/liner out uygulamasına geçmesi durumunda paket fiyat içinde limanın yansıtmakta olduğu hizmet kalemlerinden elde ettikleri mevcut karlılığı muhafaza etmekle birlikte, ilaveten yeni tarife indirimi kadar daha ek gelir kazanılabilir hale geleceklerdir (Mevcut tarifeye göre lokal masraflardaki karlılıkları \$(.....) iken \$(.....)'a çıkacaktır, ki bu rakam karlılıkta (.....)% artışa tekabül etmektedir). İhracatçı açısından ise; hatların lokal masrafları liner-in/liner out olarak paket fiyat içinde herhangi bir indirim yapmaksızın yansıtmaya devam edeceği için tarife indirimin müşteriye sağlayacağı fayda sadece limanın direkt fatura etmekte olduğu hizmet kalemleri ile sınırlı kalacaktır. Bu durumda limanın yapmış olduğu total indirim %(.....) \$(.....) iken müşteriye yansıyan fayda %(.....)\$(.....) ile sınırlı kalacaktır. Özetle olası tarife değişikliğinde konteyner hatlarının gelir kaybı yaşamamak adına başvurabilecekleri liner-in/liner-out paket fiyatlandırma yöntemi nedeni ile tarife indirimin limanların gelir kaybına rağmen müşteriye aynı oranda yansımayacak ve hatlar daha da karlı hale gelecektir. Ayrıca liner-in/liner-out uygulaması tüm ödemelerin hatlara yapılmasını gerekli kılacak ve buna bağlı olarak başta gelir vergisi ve döviz çıktısı olmak üzere devleti gelir kaybına uğratabilecek bir çok olumsuzluğa neden olacaktır.											

KONTEYNER İTHALAT TARİFE DEĞİŞİKLİĞİ VE LINER-IN/LINER-OUT ETKİSİ											
	PORT AKDENİZ	YENİ TARİF E	FAR K	HATLARIN MÜŞTERİY E YANSITTIĞI TOTAL LOKAL MASRAFLA R	MEVCUT PORT AKDENİZ TARİFESİN E GÖRE HAT KARLILIĞI	TOTAL MÜŞTE Rİ MALİYE Tİ	HATLARIN TARİFE DEĞİŞİKLİĞİ Nİ BİREBİR UYGULAMAS I DURUMUND A MÜŞTERİ MALİYETİ	HATLARIN LINER- IN/LINER-OUT FİYAT UYGULAYARA K TARİFE İNDİRİM FARKINI MÜŞTERİYE UYGULAMAM SI DURUMUNDA TOTAL MÜŞTERİ MALİYETİ	MEVCUT PORT AKDENİZ TARİFESİN E GÖRE HAT KARLILIĞI	LINER IN- LINER OUT FİYAT UYGULAMASI İLE TARİFE DEĞİŞİKLİĞİNİ N MÜŞTERİYE SAĞLAYACAĞ I FAYDA \$	LINER IN- LINER OUT FİYAT UYGULAMASI İLE TARİFE DEĞİŞİKLİĞİNİ N MÜŞTERİYE SAĞLAYACAĞ I FAYDA %
HATLARA FATURA EDİLEN HİZMET BEDELİ TOPLAMI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DİREKT MÜŞTERİY E FATURA EDİLEN HİZMET BEDELİ TOPLAMI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOTAL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Olası tarife değişikliğinde Port Akdeniz'in konteyner ithalatlarından elde ettiği gelir konteyner başına \$(.....) ((.....)%) düşecektir. Buna karşın konteyner hatlarının liner-in/liner out uygulamasına geçmesi durumunda paket fiyat içinde limanın yansıtmakta olduğu hizmet kalemlerinden elde ettikleri mevcut karlılığı muhafaza etmekle birlikte, ilaveten yeni tarife indirimi kadar daha ek gelir kazanabilir hale geleceklerdir (mevcut tarifeye göre lokal masraflardaki karlılıkları \$(.....) iken \$(.....)'a çıkacaktır, ki bu rakam karlılıkta (.....)% artışa tekabül etmektedir). İthalatçı açısından ise; hatların lokal masrafları liner-in/liner out olarak paket fiyat içinde herhangi bir indirim yapmaksızın yansıtmaya devam edeceği için tarife indiriminin müşteriye sağlayacağı fayda sadece limanın direkt olarak fatura etmekte olduğu hizmet kalemleri ile sınırlı kalacaktır. Bu durumda limanın yapmış olduğu total indirim %(.....) \$(.....) iken müşteriye yansıyan fayda %(.....) \$(.....) ile sınırlı kalacaktır.											

- (80) Bulgu 4: QTERMINALS ANTALYA'dan elde edilen ve QTERMINALS ANTALYA çalışanlarının arasında geçen 18.06.2020 tarihli ve "İLK YARI MERMER DEĞERLENDİRMELERİ" konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

"(.....) Merhabalar,

İlk yarı sonuna geldiğimiz bu günlerde mermer piyasası ile ilgili topladığımız bilgileri aşağıdaki şekilde derledik.

Özellikle ABD – Çin ticaret savaşlarının etkisinin daha fazla hissedildiği 2019 sonu itibari ile düşüş eğilimine geçen Çin mermer ihracatları, Coronavirüs süreci tam anlamıyla başlamadan dahi sektördeki yavaşlama göz önüne bulundurularak Ocak ayı sonuna den gelen büyük Çin tatilinin yılbaşından itibaren yaklaşık iki aya çıkarılması ile birlikte 2020 yılına önemli ölçüde düşüşle başlamıştır. Sektördeki tüm bu olumsuzluklara ilaveten ilk olarak Çin'de başlayan Coronavirüs süreci diğer bir çok sektörde olduğu üzere mermer ihracatlarını neredeyse durma noktasına getirmiştir.

Türkiye'de ve dünya genelinde halen Coronavirüs etkisinin devam ettiği bir ortamda mermer ticaretinin genel seyrini ve mermer ticaretine etki eden diğer dinamikleri irdelemek adına sektörün önde gelen ihracatçıları başta olmak üzere hat ve forwarderler dahil 30'un üzerinde firma ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir (görüşme yapılan firma listesi aşağıdadır).

- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)

Yapılan görüşmelerden elde edilen bilgiler ve tespitlerimiz doğrultusunda 2020 yılında mermer sektörüne etki eden başlıca noktalar ve sektörle ilgili beklentiler aşağıdaki şekilde özetlenmiştir;

- *Öncelikle Coronavirüs süreci ile birlikte zaten önemli ölçüde etkilenmiş olan dünya ticareti, mermer özelinde çok daha fazla etkisini hissettirmiştir. Bunun en önemli sebebi ise; diğer bir çok ihracattan farklı olarak mermer ihracatlarının alıcı tarafından ocaklarda gözle görülmesi ve markalanması sureti ile gerçekleştiriliyor olmasıdır. Seyahat yasaklarının gelmesi ile birlikte Çin'li alıcıların Türkiye'ye gelememesi ve taş seçimi yapamaması sıcak satışı*

neredeyse imkansız kılmıştır, kısıtlı firma ve aracı güven esaslı bir ticaret yürütülebilmektedir.

- Yine aynı şekilde Türkiye'deki büyükşehirlere getirilen seyahat yasakları nedeni ile aracı firmaların mermer ocaklarına seyahatleri kısıtlanması özellikle Mart-Mayıs periyodunda mermer ihracatını daha da kısıtlı hale getirmiştir.
- Kısıtlı da olsa devam etmekte olan mermer ihracatları ise ya alıcı ile satıcı arasında uzun yıllardır süre gelen ticari ilişkilerin getirmiş olduğu güvene dayalı ticaret, ya da teknolojik olanaklar (resim, video vb.) kullanılarak gerçekleştirilmeye çalışılan ticaret ile yürütülmeye çalışılmaktadır. Ancak her iki durumda büyük riskler barındırdığı ve özellikle Çinli alıcıların bu ticaret şeklini bir avantaja dönüştürmeye çalıştığı mermer ihracatçıları tarafından sıklıkla dile getirilmektedir. Güvene dayalı yürütülmeye çalışılan ticarete Çinli alıcıların ödemeleri çok daha uzun periyotlara yaymaya çalışması, görsel üzerinden yapılan satışlarda ise birebir aynı mal gönderilmesine rağmen bazı alıcıların gelen ürün ile görseldeki ürünlerin özellikle renk tonlarında farklılık olduğu gerekçesi ile fiyatları düşürmeye çalıştığı belirtilmektedir.
- Diğer yandan talepteki daralma ile birlikte Çinli alıcıların çok daha güçlü bir konuma geçmesi mermer ihracatçısı açısından birim fiyatları düşürme baskısını da beraberinde getirmiştir.
- Geçmiş yıllara oranla zaten düşüş eğiliminde olan (özellikle hinterlandımızdaki ocaklardan çıkarılan Ottoman taşlarının tonu 600 USD'lerden 300 USD'lere kadar düşmüştür) birim fiyatların, mevcut durumu fırsata çevirmek isteyen Çinli alıcılar tarafından daha da baskılanır hale getirilmesi ile birlikte lojistik maliyetler çok daha fazla sorgulanır hale gelmiş ve hem alıcı hem satıcı açısından daha düşük maliyetlerin yakalanabileceği alternatiflere eğilim artmıştır.
- Maliyetlerin bu denli sorgulanır hale geldiği bir ortamda Port Akdeniz'e en büyük rakip olan İzmir ve Aliağa Limanlarındaki lokal masraflar ve navlun fiyatlarındaki farkların totalde 200 USD'nin üzerine çıkması, halihazırda düşük seyreden mermer ihracatlarında hinterland dahilindeki ocaklardan ihraç edilen taşların bu limanlara daha fazla yönelmesinin beraberinde getirmiştir.
- Çok sayıda konteyner hattının hizmet veridiği ve özellikle rekabetin lokal kalemler ve navlun fiyatlarına yansıdığı İzmir'de, Alsancak Limanının 2020 yılına özel 25% leri bulan ilave indirimler yapması (dolu yükleme, dolu tahliye, ISPS indiri gibi) Antalya ve İzmir arasındaki lokal liman masrafları arasındaki farkın İzmir lehine daha da açılmasına neden olmuştur.
- Başta mermer ticareti olmak üzere bir çok sektörde düşüşün yaşandığı bir ortamda bölgede hizmet vermekte olan nakliye firmalarının iş yapabilmek adına İzmir nakliye fiyatlarını düşürmeleri ihracatçıların İzmir alternatifini değerlendirme noktasında önemli etken olmuştur. Örnek olarak Isparta-İzmir ve Isparta- Antalya bakliye fiyatları arasında ortalama fiyat farkı ton başına 30 TL Antalya lehine iken, bu farkın 10 TL'lere kadar indiği bilgisi alınmıştır.
- Halihazırda devam etmekte olan mermer ihracatlarında 2019 yılında başlamış olan gri renk mermer popüleritesinin aynı şekilde devam etmekte olduğu görülmektedir. Tercihlerin önemli oranda gri mermere kaymış olması nedeni ile başta Afyon olmak üzere gri ocaklarının daha yoğun olduğu bölgelerden limanlara olan sevkiyatlar nedeni ile özellikle İzmir'de mermer ihracatındaki düşüş nisbeten daha az olmuştur.
- Yerli ve yabancı müşterilerle yapılan görüşmelerde genel kanı gri mermer popüleritesinin en az üç yıl daha devam edeceği yönündedir.

- Gri mermerin Mersin'den Kastamonu'ya kadar Türkiye genelinde daha yaygın bölgelerde çıkıyor olması ve birim fiyatının Ottoman gibi spesifik taşlara oranla daha düşük olması nedeni ile talebin düşük seyrettiği ve alternatifin çok olduğu bir ortamda Antalya'nın toplam mermer ihracatından almış olduğu payın görece azalmasına neden olmuştur.
- Buna rağmen özellikle Isparta gölgesinde gri mermer ocakları açılması, talep düşüşü olmasına rağmen Ottoman taşının halen marka taşlardan biri olması bölge potansiyelinin varlığını sürdürmektedir.
- Ancak bölge hinterlandındaki mermer ocaklarının bir çoğunun uzun yıllardır faaliyet gösteren ocaklar olması, bu ocakların verimlilik ve kalite olarak düşüşe geçmesini de beraberinde getirmiştir.
- Mermer rezerve rezervlerinin yoğun olduğu limana yakın diğer bir hinterland olan Saklıkent bölgesindeki ocaklar için (ki bu ocaklardan çıkan mermerin tamamı Antalya'dan ihraç edilmektedir), bölge sakinleri ve çevrecilerin lobi faaliyetleri nedeni ile Valilik tarafından öncelikle çalışma saatlerine kısıtlamalar getirilmiş, sonrasında ise bir çok ocağın faaliyetleri geçici olarak bir çok kez durdurulmuştur. Söz konusu ocakların faaliyetlerinin sık sık durduruluyor olması özellikle proje bazlı volümlü ihracatlarda büyük problemler yaratmaktadır. Zira Çinli alıcılar bu bölgedeki ocakların faaliyetlerinin sık sık durduruluyor olması nedeni ile uzun vadeli büyük projelerde arzın kesintiye uğrama riskini göze alamayacaklarını belirterek başka alternatiflere yönelmektedirler.
- Pandeminin mermer ticaretinde yaratmış olduğu tüm olumsuzluklara ilaveten halihazırda Antalya'da hizmet vermekte olan üç konteyner hattından ikisinin (CMA ve ZIM) 2020 yılı stratejileri ithalat ve ihracatlara olumsuz yansımıştır. Nitekim CMA Antalya ofisini lağvetmekle kalmamış, 2020 yılına kadar kendi gemileri ile hizmet vermekte iken 2020 yılından itibaren Atako firması ile gemi kiralama anlaşması yapmış ve daha düşük kapasiteli gemilerle daha az sefer yapmaya başlamıştır. ZIM ise aynı şekilde gemi kapasitesini küçültmek sureti ile daha düşük hacimli yükleme/tahliye adetleri gerçekleştirmeye başlamıştır. ZIM ayrıca satış stratejisi olarak lokal masraflar ve navlunlarda yüksek fiyat politikası izlemiş ve hatta liman olarak indirim yapmış olduğumuz bazı hizmet kalemlerinde, sistemselsel olarak mümkün olmadığı gerekçesi ile hat üzerinden yapılan bu indirimleri müşterilerine yansıtmamıştır.
- Yüksek volümlü olmasa da Çin'den sonra en fazla blok mermer ihracatının gerçekleştirildiği Hindistan pazarı ise yılın ilk çeyreği paralel seryetmiş iken pandeminin etkisini hissetmeye başlaması ile önemli ölçüde düşmüş ve hatta Mayıs ayından itibaren durma noktasına gelmiştir.
- Kasalı mermer ihracatlarında ise yılın ilk çeyreğinde bir önceki yıla oranla 20% artış göstermiş (özellikle ABD ihracatları) ancak aynı şekilde pandeminin etkisini arttırması ile birlikte düşüşe geçmiştir.

Mermer sektörünün önümüzdeki aylarda nasıl bir gelişme göstereceği konusunda gerek Türk, gerekse Çinli firma yetkililerinin genel görüşü, pandemi etkisinin ancak Ağustos ayı gibi gücünü yitireceği ve seyahat yasaklarının kalkması ile birlikte önemli bir içme sağlanacağı yönündedir. Ancak beklenen artışın seyahat yasaklarının kalkması kaydıyla mümkün olabileceği genel kanıdır.

...

(81) Bulgu 5: QTERMINALS ANTALYA'da yapılan yerinde incelemede teşebbüs çalışanı (.....)'ın mobil cihazından elde edilen 12.08.2020 tarihli "QTA Managers - QTerminals

Antalya" isimli WhatsApp grup yazışmasında kullanılan ifadeler aşağıda yer almaktadır:

"Arkadaşlar, RK'u ön araştırma şeklinde "Akiş Depoculuk" şikayeti ile başlattığı çalışmayı soruşturmaya çevirdiği bilgisini aldık...

.....söz konusu önaraştırma neticesinde Rekabet Kurulunun 24 Temmuz 2020 tarihli ve 20-35/459-M sayılı kararı ile Port Akdeniz'e ve Port Akdeniz ile birlikte MedlogLojistik Gemicilik Turizm A.Ş. ("Medlog") ile MSC Gemi Acenteliği A.Ş.'ye ("MSC") birlikte soruşturma ("Soruşturma") açıldığını bildirir.....

....Port Akdeniz, Medlog ve MSC'nin Pazar paylaşımında bulunmak ve/veya liman sahası dışında konteyner iç dolum hizmeti veren firmaları piyasa dışına çıkarmak amacıyla anlaşma ve/veya uyumlu eylem içerisinde bulunmak suretiyle 4054 Sayılı Kanunun 4. Maddesini ihlal etmesi ile (ii) fiili münhasırlık uyguladığı ve bu şekilde Kanun'un 6.Maddesini ihlal ettiği şüphesi....

İçerik yukarıdaki şekilde... sizlerin yöneticiler olarak işletmenin yaşadıkları hakkında bilgi sahibi olmanız ve (.....) ve (.....)'lere ve ekiplerine destek vermeniz için paylaşıyorum

Bu paylaşım kişiye özeldir, lütfen başkalarına iletmeyin

Akiş Depoculuk, MSC ve MEDLOG'la iş yapmaya devam edeceğiz ne yakınınız ne de uzağınız, mesafemizi koruyarak profesyonel bir şekilde işimizi yapmaya devam edelim.."

I.4. Diğer Teşebbüslerden Edinilen Bilgiler

I.4.1. Müşterilerden Edinilen Bilgiler

(82) Müşterilere Antalya Limanı'ndan yapılan mermer ihracatına ilişkin olarak liman sahası içinde ve liman sahası dışında konteyner iç dolum, *lashing*/takozlama, DBA tartım ve depolama hizmeti alımının avantajları ve dezavantajları sorulmuş olup müşteriler tarafından genel olarak;

- Bahse konu hizmetlerin bir bütün halinde liman sahası içerisinde alınmasının daha az ve kurumsal firma ile muhatap olunmasını sağladığı, bu durumun işlerin hızlı yürütülmesi ve karşılaşılan sorunların hızlı çözülmesi şeklinde avantajlar yarattığı,
- Liman sahası içerisinde sunulan ücretsiz depolama hizmetinin maliyet avantajı yarattığı ve ayrıca blok mermer yüklemelerinde peyderpey liman depo sahasına nakliyenin organize edilebildiği, yükün aynı anda sevk edilmesi yerine parça parça liman deposuna sevkini sağlamanın lojistik açıdan kolaylık sağladığı, ara nakliye gereksiz kalmaksızın uygun gemi programı iletilmesini takiben dolum işleminin hızlıca organize edilebildiği,
- İhraç edilecek ürünlerin önceden depolama sahasına indirilmesinden kaynaklı olarak mermer blokların net tonajlarının yükleme öncesi öğrenilebildiği, zira liman sahasında sunulan tekli blok tartım hizmetinin DBA tartım sonuçlarına en yakın tonaj sonuçlarını sağladığı, dolayısıyla gerek yükleme sırasında gerekse de yüklemeden sonra herhangi bir sorun ile karşılaşımla olasılığının azaldığı,
- Antalya Limanı'nın DBA tartımlar için hızlı bir operasyona sahip olduğu, ayrıca yüklemelerde tonaj aşımı ile karşılaşıldığında liman sahası içerisinde taş kesim hizmeti alınabilmesi nedeniyle konteynerlerin uygun tonaja getirilmesi bakımından zaman kazanıldığı ve nakliye gibi çeşitli maliyetlerden kaçınma imkânı doğduğu

ifade edilmiştir. Bununla birlikte bazı müşteriler tarafından ise;

- Bahse konu hizmetlerin alınması bakımından tek bir sağlayıcıya bağlı olunması nedeniyle fiyat artışlarına karşı savunmasız kalındığı, bu kapsamda *lashing*/takozlama hizmetinin limanda alınmasının daha pahalı olduğu,
- İç dolum hizmetinin liman dışında alınması halinde sunulan hizmet kalemlerine uygulanan bedellerin çok yüksek olduğu, dolayısıyla limanın ücretsiz depolama imkânı sunmaması durumunda depolama ihtiyacı liman çevresindeki depolardan giderilse dahi konteyner iç dolum işleminin yine limanda yapılmasının gündeme geleceği,
- Liman işletmecisinin USD üzerinden çalıştığı için fiyatlandırmanın sabit kalmadığı ve döviz kurunun sabit olmaması sebebiyle gerçekçi bir maliyet çıkarmakta zorluk yaşandığı,
- Plakaların limanda yüklenmesinin riskli olduğu ve yükleme öncesinde taahhütname talep edilmesi sebebiyle plaka yüklemelerinde veya plaka ebatlı karışık yüklemelerde fabrika dolumunun tercih edilebildiği,
- Yükleme ücretinin direkt ihracatçı firmaya değil de gemi acentelerine fatura edilmesi sebebiyle fatura ihracatçı firmaya ulaşana kadar hem gemi acenteleri hem *forwarder* firmalar tarafından işlenen ücretlerin de faturalarda yer aldığı

belirtilmiştir.

- (83) Müşterilere Antalya Limanı dışındaki limanlarda yapılan mermer ihracatına ilişkin olarak liman sahası içinde ve liman sahası dışında konteyner iç dolum, *lashing*/takozlama, DBA tartım ve depolama hizmeti alımının avantajları ve dezavantajları ile hangi hizmetlerin liman sahası içinde hangi hizmetlerin liman sahası dışında alınmasının tercih edildiği sorulmuş olup müşteriler tarafından genel olarak;

- Antalya'dan sonra en çok dolumun İzmir'de yapıldığı, İzmir'de tüm hizmetlerin limandan alınmasına yönelik bir sistemin olmadığı, İzmir ve Aliağa Limanlarında liman yoğunluğu ve konteyner iç dolum hizmeti için alan yetersizliğinden kaynaklı hat acentelerinin anlaşmalı olduğu depo ve sahaların kullanıldığı, bu bölgelerde genelde *lashing*/takozlama, DBA tartım, depolama ve konteyner iç dolum hizmetleri için liman dışı depoların tercih edildiği, bu durumun avantajının ilgili operasyon sorumlusunun tanınması ve limana göre ek masraf çıkarılmaması olduğu, İzmir'de yapılan ihracata ilişkin olarak hatların depo anlaşmasının olması durumunda depoda dolumun tercih edildiği, olmaması halinde mecburen limanlarda dolum yapıldığı, liman dışı dolumlarda lokal masrafların limana göre daha az maliyetli olmasının ve olası DBA tartım sorunlarında limana girilmeden müdahale şansı bulunmasının avantaj yarattığı, İzmir'deki limanlarda ücretsiz depolama olanağının olmadığı, İzmir Limanlarında ardiyesiz giriş için verilen sürenin az olduğu, limanda verilen hizmetlerin İzmir Limanı'ndaki yoğunluktan dolayı geç verilmesi durumunda evrak olarak tamamlanamayan yükün gemiden kesilme riskinin olduğu, İzmir Liman'ında tonaj fazlası gelmesi durumunda mermerin limandan veya depodan çıkarılarak kestirilmesi ve getirilmesi söz konusu olduğu için maliyetlerin yükseldiği,
- Mersin Limanı'nda dolum yapmak için "TOKİ Saha" olarak belirtilen ve limana tahsis edilmiş olan alanda takozlama ve DBA tartım hizmetinin alınması gerektiği, TOKİ Saha'da depolama yapılması mümkün olmadığından depolama ihtiyacının üçüncü taraf teşebbüsler aracılığıyla giderilmesi gerektiği, Mersin Limanı'nda takozlama fiyatlarının yüksek olması ve depolama hizmeti sunulmamasından

dolayı hat acentelerinin dış dolum için bazı teşebbüslerle geçici kabul ve terminal anlaşmaları olduğu ve konteyner iç dolum hizmeti için bu yerlerden hizmet alınabildiği, bu teşebbüslerin dolum işlemlerinin depoda yapılması koşulu ile belirli sürelerde ücretsiz stoklama hizmetinin yanında takozlama ve DBA tartım hizmetini de verdiği, bu şekilde bütün operasyonun aynı yerde yapılabilmesinin prosedürü hızlandırdığı ve liman dolumdan daha uygun bir maliyetle işlemlerin tamamlanmasının sağlandığı, Mersin Limanı'ndan yapılacak ihracatlarda depoda dolum yapmanın avantajının dolum tarihleri belli olmayan ancak ocaktan çıkarılması gereken blok mermerlerin erkenden indirilebilmesi ve dolum tarihleri belli olur olmaz operasyonun hemen organize edilebilmesi olduğu,

- Mersin ve İzmir Limanı dışındaki diğer limanlardan yapılan yüklemelerde genel olarak konteyner dolumlarının hat acentelerinin belirlediği liman veya depodan sağlandığı, bu limanlarda yapılan ihracatta liman dolumun ve depo dolumun ayrı ayrı avantaj ve dezavantajlarının olduğu, bu limanlarda genel olarak Antalya Limanı'na kıyasla ekipmanların yetersiz olduğu ve ücretsiz depolama yapılmaması sebebiyle nakliye araçlarının uzun süre beklediği, liman dışı depo dolumda gümrüksüz sahada yükleme yapıldığı için tonaj aşımı olduğu zaman konteynerin hızlı bir şekilde açılıp gerekli operasyonun yapılabilmesi, diğer yandan konteynerlerin aktarımı son güne bırakıldığı için genelde beyanname için çok kısıtlı bir sürenin kaldığı, tonaj aşımı durumunda müdahale için vakit kalmadığı, bu dezavantajlar nedeniyle blok bırakılması yahut tonaj aşımı olan konteynerin tamamen iptal edilmesi seçeneklerinden birinin değerlendirildiği, aynı zamanda depolarda limanlardaki kadar yeterli ekipmanın olmadığı ve ücretsiz depolama yapılmadığı için nakliye araçlarının saatlerce beklemek durumunda kaldığı, bununla birlikte *lashing*/takozlama hizmetinin anlaşmalı firmalardan alınmasının Antalya Limanı'na göre çok daha uygun olduğu, Bandırma, İstanbul, İskenderun Limanlarında yapılacak yüklemelerde konteyner iç dolum hizmetinin liman sahası içinde alınmasının zorunlu olduğu,

ifade edimiştir.

- (84) Mermer ihracatı yapan teşebbüslere Antalya Limanı'ndan yapılan mermer ihracatına ilişkin olarak depolama ile konteyner iç dolum hizmetinin aynı/farklı yerden alınmasının avantaj/dezavantajları ile teşebbüslerin bu konudaki tercihleri sorulmuş olup müşteriler tarafından genel olarak;

- Depolama ve iç dolum hizmeti aynı yerden alındığında operasyon sürecinin hızlandığı, yükün ek taşıma işlemleri nedeniyle zarar görme olasılığının azaldığı ve güvenli bir şekilde depolandığı ve ayrıca yükün kolay takip edilebilir hale geldiği,
- Hizmetlerin aynı yerden alınmasının ekstra nakliye organizasyonu ve dolayısıyla ekstra maliyetten kaçınmayı sağladığı, ayrıca liman sahası içerisinde sunulan depolama hizmetinin 90 güne kadar ücret olmasının da ciddi bir maliyet avantajı yarattığı

ifade edilmiştir.

- (85) Mermer ihracatı gerçekleştiren teşebbüslere Antalya Limanı dışındaki limanlardan yapılan mermer ihracatına ilişkin olarak depolama ile konteyner iç dolum hizmetinin aynı/farklı yerde alınmasının avantaj/dezavantajları ile teşebbüslerin bu konudaki tercihleri sorulmuş olup;

- (.....) tarafından öncelikle limana ait depolama alanlarının tercih edildiği, İzmir Limanlarında bulunan depo alanlarının yoğun olduğu ve Antalya Limanı gibi depolama fırsatının fazla verilmediği, bu nedenle genellikle depolama yapılmaksızın dolum yapıldığı, depo dolum yüklemelerde Antalya Limanı'nın tercih edildiği, depolamanın farklı bir yerde olması durumunda bazen hava şartlarından dolayı blokların yüklenemediği,
- (.....) tarafından Antalya Limanı dışındaki limanlarda yapılan yüklemelerde depolama alanı ile konteyner iç dolum işleminin yapıldığı noktaların farklı olması nedeniyle fazladan bir nakliye işleminin gerektiği, bu durumun ekstra bir maliyet oluşturduğu ve mermerlerin nakliye sırasında zarar görebildiği, bloklar işbu işlemler esnasında zarar görürse firmaların zararı kabul etmediği, bunun da ihracat maliyetlerini artırdığı, Antalya Limanı'nda yapılan yüklemelerde bir zarar meydana geldiğinde hata işlemiden kaynaklanıyor ise Antalya Limanı'nın bu zararı tazmin ettiği, depolama ile konteyner iç dolum hizmeti için farklı farklı yerlerden hizmet alınmasının muhatap olunan kişi ve teşebbüs sayısını artırmasının belli bir gecikme yarattığı, ancak ilgili hizmetlerin tek bir yerden alınmasının daha etkin ve hızlı bir süreç ortaya çıkardığı,
- (.....) tarafından daha maliyetli olduğu gerekçesiyle ücretli depolama hizmetinin tercih edilmediği, Antalya Limanı dışındaki limanlarda da ücretsiz depolama gibi bir avantaj sağlansa idi yükün limanda depolanmasının tercih edileceği,
- (.....) tarafından depolardaki yoğunluk ve iletişimin kolay sağlanmaması nedeniyle nadir olarak İzmir Limanlarının ve depolarının kullanıldığı, konteyner iç dolum işleminin yapılacağı alan ile yükün depolandığı alanın farklı olması halinde yüklerin depolama alanlarından limana sevk edilmesi esnasında bir hasar oluşabildiği, diğer yandan bu durumda ihracatçı firmanın kendisinin yükün takibini yapması gerektiği için iş yükünün arttığı

ifade edilmiştir.

I.4.2. Limanlardan Edinilen Bilgiler

- (86) İlgili dosya kapsamında değerlendirmek üzere; Antalya Limanı dışında önemli ölçüde mermer ihracatı yapıldığı anlaşılan limanların işletmecilerine hangi hizmetleri doğrudan ve/veya dolaylı olarak sundukları, bu hizmetlerin hangi kalemler altında tarifelendirildiği ve hangi teşebbüslere faturalandırıldığı sorulmuş olup;
- (.....) tarafından, *lashing* hizmetlerinin doğrudan, iç dolum ve yükleme hizmetlerinin ise dolaylı olarak liman sahası içerisinde sunulduğu, konteyner yükleme/tahliye, ISPS, konteyner tamir-temizlik ve terminal boş çıkış/dolu giriş hizmetlerinin hat acentelerine fatura edildiği, konteyner iç dolum/boşaltım, *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetlerinin müşterilere fatura edildiği, yük/konteyner depolama hizmetlerinin ise hem müşteriye hem de hat acentesine yansıtılabildiği, mühür takma-sökme hizmetinin acenteye yansıtıldığı ancak faturalandırılmadığı,
 - (.....) tarafından, konteyner tamir hizmetinin dolaylı, konteyner yükleme/tahliye, konteyner iç dolum/boşaltım, *lashing*/takozlama, DBA tartım, yük/konteyner depolama, ISPS, konteyner boş çıkış/dolu giriş gibi kalan diğer hizmetlerin ise doğrudan liman sahası içerisinde sunulduğu, açık veya kapalı yük depolama hizmetinin doğrudan müşteriye yansıtıldığı, geri kalan bütün hizmetlerin ise hat acentesine yansıtıldığı,

- (.....) tarafından, konteyner iç dolum ile liman içi aktarma hizmetlerinin doğrudan liman işletmesi tarafından yahut liman sahası içerisinde liman işletmesinin hizmet aldığı taşıeron firmalarca sunulduğu, bahsi geçen hizmetler dışındaki bütün hizmetlerin ise doğrudan liman işletmesi tarafından sunulduğu, konteyner yükleme/tahliye, konteyner depolama, ISPS ve konteyner boş çıkış/dolu giriş hizmetlerinin hat acentelerine fatura edildiği, konteyner iç dolum/boşaltım, *lashing*/takozlama, DBA tartım ve yük depolama hizmetlerinin ise doğrudan müşterilere yansıtıldığı, konteyner depolama, mühür takma/sökme, tamir/temizlik gibi hizmetlerin verilmediği,
- (.....) tarafından, sunulan hizmetlerin tamamının doğrudan liman işletmesi tarafından liman sahası içerisinde sunulduğu, numune, muayene, tam tespit ve X-ray hizmetlerinin müşteriye yansıtıldığı, DBA tartım hizmetinin hem müşteriye hem de hat acentesine yansıtıldığı, konteyner yükleme/tahliye, konteyner iç dolum/boşaltım ve konteyner boş çıkış/dolu giriş gibi geriye kalan hizmetlerin tamamının ise hat acentesine yansıtıldığı, *lashing*/takozlama ve yük depolama hizmetlerinin ise sunulmadığı,
- (.....) tarafından, *lashing*, kara yolu yük ve konteyner taşımacılığı, taş kesme, blok kesme/devirme hizmetlerinin müşteri imkânıyla gerçekleştirildiği, konteyner tamir-temizlik hizmetlerinin ise acentenin imkânlarıyla gerçekleştirildiği, bunlar dışında kalan hizmetlerin ise doğrudan liman işletmesi tarafından liman sahası içerisinde sunulduğu, konteyner yükleme/tahliye, mühür takma/sökme, konteyner depolama (açık/kapalı), ISPS ve terminal boş çıkış/dolu giriş hizmetlerinin hat acentesine fatura edildiği, konteyner iç dolum/boşaltım, konteyner takozlama, DBA tartım, yük depolama (genel kargo yükleri için açık/kapalı) hizmetlerinin müşteriye fatura edildiği; *lashing*, kara yolu yük ve konteyner taşımacılığı, konteyner tamir-temizlik ve taş kesme, blok kesme/devirme hizmetlerinin ise sunulmadığı,
- (.....) tarafından konteyner yükleme/tahliye, konteyner iç dolum, ithalat ile konteyner depolama, ISPS, konteyner tamir, terminal boş çıkış/dolu giriş hizmetlerinin hat acentesine fatura edildiği; konteyner boşaltım, ihracat ile konteyner depolama, DBA tartım, yük depolama (kapalı) konteyner depolama (kapalı) hizmetlerinin doğrudan müşteriye fatura edildiği; mühür takma-sökme, yük depolama (açık) hizmetlerinin hat acentesi ile müşteriye fatura edildiği, bahsi geçen bütün hizmetlerin liman işletmesi tarafından liman sahası içerisinde sunulduğu, *lashing*/takozlama, kara yolu yük ve konteyner taşımacılığı ile konteyner tamir-temizlik hizmetlerinin sunulmadığı,
- (.....) tarafından, konteyner yükleme, konteyner iç dolum, DBA tartım, açık saha konteyner depolama, kara yolu konteyner taşımacılığı, ISPS ile terminal dolu giriş hizmetlerinin tamamının liman sahası içerisinde sunulduğu, konteyner yükleme, konteyner iç dolum, DBA tartım, mühür takma-sökme, konteyner depolama, kara yolu konteyner taşımacılığı, ISPS ile terminal dolu giriş ücretlerinin hat acentesine fatura edildiği,
- (.....) tarafından, konteyner iç dolum hizmetinin taşıeron firma aracılığıyla dolaylı olarak sunulduğu, *lashing* hizmetinin müşterilerin belirlediği üçüncü taraf firmalarca sağlandığı, konteyner yükleme/tahliye, konteyner iç dolum/boşaltım, *lashing*/takozlama, DBA tartım, yük/konteyner depolama ve konteyner boş çıkış/dolu giriş gibi geriye kalan bütün hizmetlerin liman işletmesi tarafından doğrudan sunulduğu, konteyner yükleme/tahliye, açık sahada konteyner depolama, konteyner tamir, konteyner boş çıkış/dolu giriş, liman güvenlik, konteyner gemileri için rıhtım barınma, konteyner *lashing/unlashing*, *twistlock*,

ambar kapak açma/kapama hizmetlerinin hat acentelerine fatura edildiği, blok mermerin gemiden tahliye edilmesi, konteyner iç boşaltım ve mühür sökme ile genel kargonun açık sahada depolanması hizmetlerinin doğrudan müşteriye fatura edildiği, konteyner iç dolum, takozlama, mühür takma, konteyner ek iç dolum/boşaltım, DBA tartım hizmetlerinin hem hat acentelerine hem de müşterilere fatura edilebildiği, bunlar dışında konteyner içi *lashing*, ISPS, kapalı sahada yük ve konteyner depolama, kara yolu yük ve konteyner taşımacılığı hizmetlerinin bulunmadığı,

- (.....) tarafından konteyner yükleme/tahliye, konteyner iç dolum, mühür takma/sökme, açık saha konteyner depolama, ISPS, konteyner tamir-temizlik, terminal boş çıkış/dolu giriş hizmetlerinin hat acentelerine fatura edildiği; konteyner iç boşaltım, *lashing*, takozlama, açık/kapalı saha yük depolama (genel kargo) hizmetlerinin doğrudan müşteriye fatura edildiği; DBA tartım hizmetinin ihracat ise müşteriye, ithalat ise hat acentesine fatura edildiği, konteyner iç dolum/boşaltım, *lashing*, konteyner tamir hizmetlerinin taşeron firmalarca sunulduğu, geriye kalan hizmetlerin liman işletmesi tarafından sağlandığı; konteyner iç dolum, *lashing*, açık saha konteyner depolama, konteyner tamir-temizlik hizmetlerinin gerek liman sahası içerisinde gerekse de liman sahası dışında sunulabileceği, bunun dışında kalan bütün hizmetlerin liman sahası içerisinde sunulduğu,
- (.....) tarafından konteyner yükleme/tahliye, konteyner iç dolum, konteyner içi *lashing*-takozlama, ISPS, konteyner temizlik, terminal boş çıkış/dolu giriş hizmetlerinin hat acentesine faturalandığı; konteyner iç boşaltım, mühür takma/sökme hizmetlerinin hem hat acentesi hem müşteriye fatura edildiği; DBA tartım, açık/kapalı saha yük depolama hizmetlerinin müşteriye fatura edildiği, bahse konu hizmetlerin tamamının doğrudan liman işletmesi tarafından liman sahası içerisinde sunulduğu, kara yolu yük ve konteyner nakliyesi, konteyner tamir ve taş kesme, blok kesme/devirme hizmetlerinin ise sunulmadığı

ifade edilmiştir.

1.5. Değerlendirme

- (87) QTERMINALS ANTALYA'nın Antalya Limanı'na uğrak yapan konteyner hat acenteleri ile birlikte hareket etmek suretiyle bölgede yük depolama ve konteyner iç dolum faaliyetleri gösteren teşebbüslerin rekabetini engellemeye yönelik davranışlarda bulunduğu, bu kapsamda boş konteyner kapı çıkış ve dolu konteyner kapı giriş bedellerinin mermer ihracatı yapan müşterilerin konteyner iç dolumunun liman dışında yapılmasını tercih etmesini rasyonel olmaktan çıkaracak şekilde yüksek belirlendiği ve belirlenen bu bedellerin QTERMINALS ANTALYA ile konteyner hat acenteleri arasında paylaşıldığı, diğer taraftan QTERMINALS ANTALYA'nın liman sahası içinde sunmuş olduğu mermer depolama, konteyner iç dolum, *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetlerine ilişkin olarak uyguladığı fiyatlama politikaları ve yükün liman sahasına alınmasına ilişkin sağladığı ilave kolaylıklar ile yük depolama ve konteyner iç dolum hizmetlerinin liman işletmesinden alınması yönünde müşteri bağımlılığı yarattığına ilişkin iddialar Kurulun 20-16/228-M sayılı kararıyla açılan önaraştırma kapsamında ele alınmıştır. Önaraştırma sonucunda Kurulun 20-35/459-M sayılı kararı ile QTERMINALS ANTALYA, MSC ve MEDLOG hakkında soruşturma açılırken, BELSTAR ve CMA hakkında ise 4054 sayılı Kanun'un ihlal edildiğine ilişkin makul şüpheyi gösteren herhangi bir bilgi veya belge bulunamaması nedeniyle Kurulun 20-35/459-204 sayılı kararı ile soruşturma açılmamasına karar verilmiştir.

- (88) İlgili Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma kapsamında QTERMINALS ANTALYA'nın konteyner *lashing*/takozlama ve yük depolama hizmetlerine ilişkin tek taraflı olarak paket satış ve indirim uygulamaları ile yükün depolanmak üzere liman sahasına alınmasına ilişkin sağladığı ilave kolaylıkların konteyner iç dolum hizmetleri pazarında fiili münhasırlık yaratarak piyasanın rakiplere kapanması sonucunu doğurduğu değerlendirilmiş ve teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği sonucuna ulaşılmıştır. Diğer taraftan bahse konu soruşturma kapsamında QTERMINALS ANTALYA'nın uygulamış olduğu kapı giriş-çıkış tarifeleri neticesinde iç dolum hizmetinin liman dışında sağlanması önünde engeller yaratıldığı ancak konteyner hat acentesi olarak faaliyet gösteren MSC ve MSC'nin bölgede lojistik sektöründe faaliyet gösteren iştiraki MEDLOG'un, QTERMINALS ANTALYA'nın söz konusu uygulamalarında herhangi bir müdahalesi olmadığı değerlendirmelerine yer verilmiş ve sonuç olarak MSC ve MEDLOG'un QTERMINALS ANTALYA ile anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde birlikte hareket ederek liman sahası dışında konteyner iç dolum hizmeti veren firmaların faaliyetlerini zorlaştırmak ve/veya pazar paylaşımında bulunmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmedikleri sonucuna ulaşılmıştır.
- (89) Diğer taraftan, önaraştırma açılmasına ilişkin Kurulun 20-16/228-M sayılı kararının iptali istemiyle AKİŞ tarafından açılan dava neticesinde, Ankara 3. İdare Mahkemesinin 30.03.2023 tarihli ve 2020/2328 E. 2023/737 K. sayılı kararında, önaraştırma kapsamında liman dışında depolama ve konteyner iç dolum hizmeti sunan teşebbüslerin faaliyetlerinin zorlaştırılmasına ilişkin olarak QTERMINALS ANTALYA ile MSC ve MEDLOG'un uzlaşısı içerisinde oldukları yönünde şüphe bulunduğu ortaya konulduğu, bununla birlikte bölgede faaliyet gösteren diğer hat acentelerinin rekabet kurallarını ihlal eden bahse konu uzlaşuya dâhil olmadıklarının hiçbir kuşkuyla yer bırakmayacak şekilde ortaya konulmadığı, dolayısıyla bir rekabet ihlalinin bulunup bulunmadığı hususunun MSC'nin yanı sıra bölgede faaliyet gösteren diğer hat acenteleri olan BELSTAR ve CMA'nın da soruşturulması suretiyle elde edilecek bilgi, belge ve deliller ışığında değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.
- (90) Dolayısıyla yukarıda yer verilen mahkeme kararının yerine getirilmesini sağlamak üzere yürütülmekte olan işbu soruşturma kapsamında QTERMINALS ANTALYA ile BELSTAR ve CMA'nın liman dışında yük depolama ve konteyner iç dolum hizmeti sunan teşebbüslerin rekabetini engellemeye yönelik herhangi bir uzlaşısı içinde olup olmadığı konusu incelenmiştir. Bu çerçevede 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ele alınabilecek şikâyet konusu iddialara ilişkin yapılan tespit ve değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

1.5.1. 4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (91) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi uyarınca yürütülmekte olan soruşturma kapsamında şikâyetçi tarafından dile getirilen iddiaların temelini; QTERMINALS ANTALYA ile hat acenteleri arasındaki anlaşma gereği liman tarafından verilen hizmetlerin bir bölümünün doğrudan QTERMINALS ANTALYA'ya, bir bölümünün ise hat acentelerine ödendiği ve hat acenteleri aracılığıyla yapılan ödemeler sonucu oluşan haksız kazancın hat acenteleri ile QTERMINALS ANTALYA tarafından paylaşıldığına ilişkin olduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda öncelikle, taraflar arasındaki ilişkinin niteliğinin ortaya konulabilmesi amacıyla soruşturma konusu hizmetlerin ücretlendirilmesine ilişkin bilgilere yer verilecektir.
- (92) Limanların, sundukları hizmetlere ilişkin olarak yük sahipleri ve hat taşımacıları olmak üzere temelde iki müşterisi bulunmaktadır. Dolayısıyla konteyner taşımacılığına ilişkin

olarak limanlar tarafından sunulan hizmetlerin bir kısmı hat acentelerine, bir kısmı ise doğrudan yük sahiplerine faturalandırılabilir. Diğer bir deyişle bahse konu hizmetler limanlar tarafından müşterilere doğrudan ya da hat acentelerine müşterilere yeniden satışı amacıyla satılabilir. Nitekim sektör paydaşlarından elde edilen bilgiler çerçevesinde, genel olarak limanların her yükleme veya boşaltma işlemleri sırasında oluşan sabit hizmet kalemlerini her bir yük sahibine ayrı ayrı fatura etmek yerine operasyonel işlemler bakımından katlanacağı ek maliyetleri azaltmak ve işlemlerin daha hızlı ilerlemesini sağlamak adına yalnız ilgili hat acentelerine fatura etmeyi tercih ettikleri anlaşılmaktadır. Diğer taraftan müşteri tercihlerinin ön plana çıktığı, her müşteri tarafından her zaman ve/veya aynı ölçüde tercih edilmeyen hizmet kalemleri bakımından faturalandırmaların ise doğrudan yük sahipleri veya yük sahiplerinin yasal temsilcilerine yapıldığı görülmektedir.

- (93) Elde edilen bilgi ve belgelerden, limanların önemli bir kısmının konteyner dolum ve konteyner kapı boş çıkış/dolu giriş hizmetlerini konteyner hat acentelerine; yükün depolanması, takozlama/*lashing*, DBA tartım ile ithal yükler için geçerli olan dolu konteyner boşaltım ve kapı çıkış hizmetlerini ise müşterilere faturalandırdıkları görülmüştür. Bununla birlikte (.....) ve (.....) tarafından konteyner iç dolum hizmetinin; (.....) ve (.....) tarafından ise DBA tartım hizmetinin müşterilere fatura edildiği ifade edilmiştir. Öte yandan ülkemiz limanlarında ihraç edilecek yüklerin konteyner dolumu için liman sahası dışında hat acentelerinin depoları ve diğer teşebbüsler de faaliyet göstermektedir. Hat acenteleri tarafından işletilen depolarda sunulan iç dolum hizmetlerinin hat acenteleri tarafından müşterilere liman lokal masrafına dahil olmak üzere bir bütün olarak fatura edildiği anlaşılmaktadır. Antalya Limanı'ndaki uygulamaya ilişkin bilgilere ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 1: QTERMINALS ANTALYA Tarafından Sunulan Hizmetlerin Faturalandırılması

HAT ACENTELERİNE FATURALANDIRILAN HİZMETLER	DOĞRUDAN MÜŞTERİLERE FATURALANDIRILAN HİZMETLER
Konteyner Gemi Yükleme	İthalat Konteyner İç Boşaltım
Konteyner Gemi Tahliye	İthalatla Gelen Dolu Konteyner Ardiye
Konteyner İç Dolum	Konteyner İç <i>Lashing</i>
Boş Konteyner Ardiye	Konteyner İç Takozlama
İhracat Dolu Konteyner Ardiye	DBA Tartım
Liman İç Konteyner Terminal	Konteyner Muayene / Numune Alma / Tam Tespit / X-Ray
Boş Konteyner Kapı Çıkış / Dolu Konteyner Kapı Giriş	Blok Mermer Depolama
Dolu Konteyner Kapı Çıkış / Boş Konteyner Kapı Giriş	
ISPS	
Kaynak: QTERMINALS ANTALYA'dan Edinilen Bilgiler.	

- (94) Pazardaki yaygın uygulamaya paralel olarak ihraç yüklerine ilişkin QTERMINALS ANTALYA tarafından verilen konteyner iç dolum ile boş konteyner kapı çıkış ve dolu konteyner kapı giriş hizmetleri hat acentelerine; konteyner iç takozlama/*lashing* ile DBA tartım hizmetleri ise doğrudan müşterilere fatura edilmektedir. Ayrıca QTERMINALS ANTALYA tarafından mermer dışındaki herhangi bir yük için uzun süreli

depolama hizmeti verilmemekte⁶, mermer yüklerine ilişkin verilen depolama hizmeti ise doğrudan müşterilere fatura edilmektedir. Diğer taraftan, Antalya bölgesinde depolama hizmeti, liman sahası içerisinde liman işletmesi tarafından verilebildiği gibi liman sahası dışında üçüncü kişiler tarafından verilebilmektedir. Bölgede liman sahası dışında hâlihazırda bu hizmeti veren tek teşebbüs ise MERAY DEPO'dur. MERAY DEPO ayrıca mermer yüklerine ilişkin olarak nakliye, blok kesim, takozlama ve ölçme gibi hizmetler de vermektedir. Bununla birlikte, liman işletmesi haricinde, faaliyetlerini sona erdirdiği 2022 yılı Aralık ayına kadar Antalya'da depolama, konteyner dolum, *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetlerinin tamamını veren tek teşebbüs AKİŞ'tir. AKİŞ'in anılan hizmetleri doğrudan müşterilere sağladığı görülmektedir.

- (95) Hizmet kalemlerinin hat acenteleri ile doğrudan müşterilere faturalandırmada dikkate aldığı hususlara ilişkin olarak QTERMINALS ANTALYA tarafından, konteyner hat acentelerinin ihracatçıya sunduğu taşımacılık hizmetini gerçekleştirmek için limandan bazı hizmetler aldığı, bu kapsamda konteynerin gemiye yüklenmesi ve boşaltılması, konteynerlerin ardiyede tutulması, konteyner iç dolumunun yapılması, konteynerin temizliği, ISPS hizmetleri veya konteyner terminal hizmetleri (konteyner kapı giriş/çıkışı) gibi liman tarafından konteynere yönelik sunulan temel hizmetlerin konteyner hat acentelerine sunulan hizmetler olduğu ve dolayısıyla konteyner hat acentelerine fatura edildiği, zira bu hizmetlerin mermer ihracatçısı tarafından değil konteyner hat acentesi tarafından talep edilen hizmetler olduğu, konteyner hat acentelerinin yük sahibinin inisiyatifinde olan ve konteyner hat acentelerinin öngöremeyecekleri maliyetler yaratabilecek hizmetler bakımından limanın müşteri ile muhatap olmasını tercih ettiği, örneğin ithalat yoluyla gelen bir konteyner içinde getirdiği yükün ne kadar süre liman sahasında kalacağı ve ne zaman konteyner iç boşaltımı yapılacağına yük sahibinin tasarrufunda olduğu, bu nedenle yük sahibinin uzun süre konteyneri liman sahasından kaldırmaması/boşaltım yapılmaması halinde, ortaya çıkacak ardiye ve konteyner iç boşaltım hizmetlerinin yük sahibine faturalandırıldığı, benzer şekilde -her ne kadar blok mermer yükleri bakımından hat acenteleri tarafından zorunlu tutulsa da⁷- konteyner iç *lashing* ve takozlama hizmetlerinin de yük sahiplerinin talepleri doğrultusunda ve doğrudan yüke yönelik sunulan hizmetler olduğu ve dolayısıyla ek maliyetler doğurabilecek nitelikteki bu hizmetlerin de doğrudan müşterilere faturalandırıldığı ifade edilmiştir. Benzer şekilde CMA ve MSC⁸ tarafından da limanların konteyner ile yük ihracatı sırasında alınması gereken sabit hizmetlerin her bir müşteriye ayrı ayrı faturalandırılması yerine konteyner hat acentelerine faturalandırılmasının operasyonel anlamda daha rasyonel olduğu ve bu durumun yıllardan beri uygulanmak suretiyle genel bir piyasa uygulaması haline geldiği belirtilmiştir. CMA tarafından ayrıca, bazı hizmetlerin doğrudan müşterilere faturalandırılmasının ilgili yüke özel ek hizmetler talep edilmesi durumunda gerçekleştiği, örneğin *lashing* ve takozlama gibi işlemlerin her yük çeşidi için talep edilmediği veya müşterilerin bahsi geçen hizmetlere her yük bakımından ihtiyaç duymayabildiği, DBA tartım işleminin ise liman dışında da sertifikalı

⁶ QTERMINALS ANTALYA tarafından, genel kargo ve dökme kargo depolama hizmetlerinin saha müsaitliğine ve müşteri talebine göre nadiren sunulan hizmetler olduğu ve uzun süreli olacak şekilde sağlanmadığı belirtilmiştir.

⁷ Hat acenteleri yükün muhteviyatı itibarıyla konteynere hasar vermeksizin dolumunun yapılabilmesi adına takozlama hizmetini blok mermer yükleri için zorunlu tutmaktadır. Zira hat acenteleri tarafından takozlama işlemi yapılmadığı takdirde yükün ve/veya konteynerin zarar görmeden yüklenmesi ve boşaltılmasının mümkün olmadığı belirtilmektedir.

⁸ MSC, CMA ve BELSTAR ile birlikte Antalya Limanı'na uğrak yapan üç hat acentesinden biriyken, CMA ve BELSTAR'ın uğrak yapmayı durdurması ile hâlihazırda Antalya Limanı'na uğrak yapan tek hat acentesi konumunda kalmıştır.

tartım yapan işletmelerde yapılabildiği, bu nedenle adı geçen hizmetlerin QTERMINALS ANTALYA tarafından müşterilerden gelen talepler üzerine sağlanarak doğrudan müşterilere faturalandırıldığı ifade edilmiştir.

- (96) Yer verilen açıklamalardan QTERMINALS ANTALYA ile hat acenteleri arasında konteyner iç dolum ve kapı giriş/çıkış hizmetlerinin sağlanmasına yönelik dikey bir ilişki bulunduğu, diğer bir deyişle aralarında anılan hizmetler bakımından bir anlaşma olduğu anlaşılmaktadır. Bu ilişki kapsamında, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde şikayetçi özelinde rekabeti kısıtlayıcı bir amaç ya da etkinin bulunup bulunmadığı hususu ele alınmıştır. Diğer bir deyişle, iptal kararının yerine getirilmesini teminen AKİŞ'i rekabette dezavantajlı konuma getiren hususun QTERMINALS ANTALYA ile hat acenteleri arasında yapılmış olan bir anlaşma ya da uyumlu eylemden kaynaklanıp kaynaklanmadığının ortaya konulması önem arz etmektedir.
- (97) Şikâyet başvurusunda, liman sahası dışında verilen dolum hizmeti limanda yapılan dolum hizmetinden daha ucuz iken QTERMINALS ANTALYA'nın hat acenteleri aracılığıyla müşterilerden tahsil ettiği ek masraflar ile liman dışında dolum hizmetini daha maliyetli hale getirdiği ve müşterileri liman içinde doluma mecbur bıraktığı iddia edilmektedir. Bu iddialara ilişkin olarak QTERMINALS ANTALYA tarafından acentelere fatura edilerek acenteler tarafından da müşterilere yansıtılan hizmet tarifeleri incelenmiştir. Aşağıdaki tabloda mermer ihracatı kapsamında QTERMINALS ANTALYA tarafından acentelere faturalandırılan hizmet kalemlerine ilişkin tarifelere yer verilmektedir.

Tablo 2: QTERMINALS ANTALYA Tarafından Acentelere Faturalandırılan Hizmet Kalemlerine İlişkin Tarifeler

HİZMET KALEMİ	TARİFE (2019-2023)
Gemiye Yükleme	(.....)
Konteyner İç Dolum	(.....)
Dolu Konteyner Kapı Giriş	(.....)
Boş Konteyner Kapı Çıkış	(.....)
ISPS	(.....)
Konteyner <i>Twistloc/Lashing Bar</i>	(.....)
Konteyner Mühür Sökme/Takma	(.....)
İhracat Dolu Konteyner Ardiye	(.....)
Boş Konteyner Ardiye	(.....)
Kaynak: QTERMINALS ANTALYA'dan elde edilen bilgiler.	

- (98) Konteyner iç dolumlarının gerek liman içinde gerek liman dışında yapılması halinde QTERMINALS ANTALYA tarafından her konteyner için hat acentelerinden "Gemiye Yükleme", "ISPS", "Konteyner Mühür Sökme/Takma" ve "Konteyner *Twistlock/Lashing Bar*" bedelleri tahsil edilmektedir. Öte yandan konteyner dolumlarının liman içinde yapılması durumunda diğer kalemlere ek olarak hat acentelerine "Konteyner İç Dolum" hizmeti karşılığında (.....) USD + KDV'lik bir tutar faturalandırılırken, konteyner dolumlarının liman dışında yapılması durumunda ise toplam (.....) USD'lik "Boş Konteyner Kapı Çıkış / Dolu Konteyner Kapı Giriş" bedeli faturalandırılmaktadır. Dolayısıyla QTERMINALS ANTALYA'nın liman dışında yapılan konteyner dolumları nedeniyle mahrum kaldığı gelirleri "Boş Konteyner Kapı Çıkış / Dolu Konteyner Kapı Giriş" gelirleri ile dengelemeye çalıştığı görülmüştür. Bu tarifelerin uygulanmasıyla liman sahası dışında sunulan hizmetin müşteriler için daha maliyetli hale geldiğini söylemek mümkündür. Zira müşteriler dışarda dolum hizmeti aldığı teşebbüse bu hizmetin bedelini öderken bunun yanında limana ödediği kapı giriş-çıkış tarifeleri anılan hizmeti olduğundan daha pahalı hale getirmektedir. Dolayısıyla QTERMINALS ANTALYA'nın uygulamış olduğu politikalar neticesinde iç dolum hizmetinin liman

dışında sağlanması önünde engeller yaratılmaktadır. Nitekim bu husus Kurulun 03.03.2022 tarihli ve 22-11/169-68 sayılı kararında QTERMINALS ANTALYA'nın iç dolum hizmetleri pazarındaki rakiplerinin faaliyetlerini zorlaştırıcı uygulamaları arasında kabul edilmiş ve nihai olarak teşebbüse 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği gerekçesiyle idari para cezası verilmiştir⁹. Bu kapsamda QTERMINALS ANTALYA tarafından yapılan,

- QTERMINALS ANTALYA'nın liman sahası dışında hizmet veren teşebbüsleri pazardan dışlamaktan elde edeceği bir fayda veya bu yönde amacının bulunmadığı, zira liman dışı sahada lojistik hizmeti veren teşebbüslerin faaliyetlerine son vermesinin QTERMINALS ANTALYA'nın ana faaliyeti olan liman içi hizmetlerini olumsuz etkileyeceği, bu nedenle QTERMINALS ANTALYA'nın liman dışında lojistik hizmeti veren teşebbüsleri pazardan dışlamak istediği iddiasının rasyonel olmadığı

savunmasının kabul edilebilir nitelikte olmadığı anlaşılmıştır.

- (99) Bununla birlikte 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ihlal teşkil edip etmediğinin değerlendirilebilmesi için QTERMINALS ANTALYA ile BELSTAR ve CMA'nın, uzlaşa içinde hareket ederek liman sahası dışında konteyner iç dolum hizmeti veren firmaların faaliyetini zorlaştırıp zorlaştırmadığı incelenmiştir. Bu kapsamda yerinde incelemelerde alınan belgeler ile teşebbüslerden elde edilen bilgi ve belgeler uyarınca yapılan değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (100) QTERMINALS ANTALYA'da yapılan yerinde incelemede elde edilen ve QTERMINALS ANTALYA'nın iç yazışması niteliğinde olan 03.02.2020 tarihli ve "BLOK MERMER LİMAN DOLUM-DOLU GİRİŞ KARŞILAŞTIRMA" konulu yazışmada, blok mermer liman dolum/dolu giriş maliyet-gelir karşılaştırması, diğer limanların kapı giriş-çıkış tarife karşılaştırmaları ve son 7 yıl liman dolum/dolu giriş istatistikleri paylaşılmakta, Antalya'da hizmet veren hatların kapı giriş/çıkış ücretlerini paket fiyat olarak (.....) USD aralığında müşterilere yansıtmakta olduğu, ihracatlarda mesai saatleri dışında giriş yapan araçların gümrük mesailerinin QTERMINALS ANTALYA tarafından ödendiği ((.....) TL/araç) not düşülmektedir. Ekteki tablolarda liman dolum-dış dolum gelirlerinin sırasıyla (.....) USD ve (.....) USD olduğu, operasyonel hizmetlerden kaynaklanan giderlerin sırasıyla (.....) USD ve (.....) USD olduğu, liman dolum-dolu giriş kâr farkının (.....) USD ve kâr marjı farkının %(.....) olduğu yer almaktadır. Yazışmanın devamındaki diğer tabloda ise QTERMINALS ANTALYA'nın ve İzmir Alsancak (TL'ye dönmeden önceki USD tarife), İzmir Alsancak USD tarife, TCDD İZMİR TL tarife, MIP, LİMAK İSKENDERUN kapı giriş/çıkış tarifeleri karşılaştırılmaktadır.
- (101) QTERMINALS ANTALYA'nın iç yazışması niteliğinde olan 12.02.2020 tarihli ve "GATE IN –GATE OUT ALTERNATİF ÖNERİLER" konulu yazışmada ise dolu giriş yapan konteynerler için işletme farkı gözetmeksizin tüm müşterilere kota bazlı komisyon verilmesi önerisi çerçevesinde kotanın (.....) adetten başlamak üzere uygulanacağı, firma farkı gözetilmemesinin, barem yüksek olduğu için sadece dış depo işletmecilerinin kotayı geçebilmesinin, tarife değişikliği yapılmadığından uzun vadede uygulama değişikliği yapılabilmesinin avantajları olduğu, fabrika dolum yapan firmaların kota baremlerini geçemeyeceği için ayrıca talepte bulunabilmesinin, irili ufaklı 300'ün üzerinde firmanın dolu giriş yaptığı dikkate alındığında komisyon takibinin ve uygulamasının güç olmasının, liman dolum-dış dolum oranının dış dolum lehine

⁹ Kurulun 03.03.2022 tarihli ve 22-11/169-68 sayılı kararı, para. 224.

artış göstermesinin yaklaşık (.....) USD/adet gibi bir kâr kaybına neden olabilmemesinin de uygulamanın riskleri olduğu belirtilmektedir.

- (102) Dış depoda alan kiralama önerisi çerçevesinde (.....) USD/ay gibi bir bedelle (.....) m² lik bir açık saha kiralanacağı belirtilerek bunun avantajları, mermer ticaretinin düşük hacimli seyretmesi ve limanda depolama hizmeti veriliyor olması nedeni ile geçmiş yıllara nazaran depo faaliyetlerinde düşüş olan dış deponun atıl saha kiralanarak dış depoya destek verilebilmesi, saha kiralamak sureti ile dış depo işletmecisi desteklendiği takdirde kapı giriş/çıkışı yapan tüm konteynerler için tarife değişikliği yapılmayacağı için yıllık maliyet etkisinin daha kısıtlı olması olarak sıralanmıştır. Öte yandan, saha kiralarak dış depo işletmecisine destek sunma teklifine rağmen ilgili işletmenin teklifi yetersiz bularak veya uzun vadeli teşvik olarak değerlendirmeyerek kurumlar nezdinde bu teklifi aleyhte kullanabilmesinin, kiralanacak saha için hâlihazırda bir proje olmadığından atıl kalma ihtimalinin, işletmecinin uzun vadeli fayda sağlamak için kiralama süresini uzun tutmak isteyebilmesinin, saha kiralamak sureti ile yapılacak teşvik ile ilgili gizlilik prensibine uyulmaması durumunda diğer potansiyel depo işletmecilerinin benzer taleplerle gelebilmesinin de uygulamanın riskleri olduğu ifade edilmiştir.
- (103) Dış depoda işletmecisini teşvik için dolu giriş yapan konteyner adedi bazında komisyon verilmesi önerisi çerçevesinde, depo işletmecisinin sahasında dolum yapılan ve limana dolu giriş yapılan beher konteyner için skala bazlı komisyon alternatiflerinden birinin uygulanabileceği belirtilerek uygulamanın avantajlarından ilkinin yükün Antalya'da kalması ve müşteriye depo alternatifinin devamının sağlanması olduğu, ikincisinin konteyner başına verilecek komisyon ücretinin tüm kapı giriş çıkışı yapan konteynerlere yapılmamış olması nedeniyle maliyet etkisinin daha kısıtlı olması ve depo işletmecisinin teşvik edilmesi olduğu, üçüncüsünün ise liman yoğunluğunun arttığı dönemlerde müşterinin alternatifinin olmasının müşteriye rahatlatması olduğu ifade edilmektedir. Uygulamanın risklerinden ilkinin, gizlilik prensibine uyulmaması durumunda diğer potansiyel depo işletmecilerinin benzer taleplerle gelebilmesi olduğu, ikincisinin işletmecinin uzun vadeli fayda sağlamak için kiralama süresini uzun tutmak isteyebilmesi olduğu, üçüncüsünün Kurumun olası inceleme ve soruşturma açması durumunda sadece belli bir işletmeye uygulandığı gerekçesi ile sıkıntı yaşanabilmesi olduğu, dördüncüsünün ise liman dolum-dış dolum oranının dış dolum lehine artış göstermesinin yaklaşık (.....) USD/adet gibi bir kâr kaybına neden olabilmemesi olduğu belirtilmektedir.
- (104) Konteyner hatlarına uygulanmakta olan kapı giriş-çıkış tarifelerinde indirim önerisi çerçevesinde, dış dolum yapan tüm firmaların faydalanması adına tarife indirimi yapılacağı, ilk avantajı olarak hâlihazırda diğer liman tarifelerine göre yüksek olan giriş-çıkış ücretlerinin daha kabul görür hale geleceği, ikinci avantajı olarak tüm dış dolum yapan firmalara istisnasız fayda sağlanmış olacağı belirtilmektedir. Uygulamanın riskleri arasında tarife değişikliği olacağı için orta ve uzun vadede tarife artışının risk yaratacağı, liman dolum-dış dolum oranının dış dolum lehine artış göstermesinin yaklaşık (.....) USD/adet gibi bir kar kaybına neden olacağı ve tarifede değişiklik yapılması halinde dış dolum gelir kaybına ilaveten tüm dolu giriş gelirleri düşeceği için gelir kaybı etkisinin çok daha yüksek olacağı sayılmaktadır.
- (105) Devamında blok mermer liman dolum/dolu girişin bütçeye etkisi ele alınmaktadır. Ardından dolu giriş skala önerilerinin toplam komisyon tutarı, dış dolum gelir farkı ve toplam gelir etkisi hesaplamaları karşılaştırılmaktadır. Konteyner hatlarına tarifelerde indirim önerisi için 20' konteyner esasında 2020 yılı bütçe etkisi, indirime göre gelir

etkisi, indirim etkisi, dış dolum gelir farkı ve toplam gelir etkisi hesaplanmaktadır. Belgenin devamında blok mermer liman dolum/dolu giriş maliyet-gelir karşılaştırması yer almaktadır. Son olarak kapı giriş çıkış tarife karşılaştırması ve blok mermer istatistikleri yer almaktadır.

- (106) Yukarıda yer verilen belgelerin, QTERMINALS ANTALYA'nın acentelere faturalandırdığı hizmet kalemlerinde uyguladığı tarifelerle, konteyner dolum hizmetinin liman sahası dışına kayması neticesinde ortaya çıkan gelir kaybını telafi etmeyi amaçladığını destekler nitelikte olduğu görülmektedir. Bununla birlikte söz konusu belgelerin içerikleri doğrultusunda 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlali anlamına gelecek şekilde BELSTAR ve CMA ile QTERMINALS ANTALYA'nın danışıklılık içinde rekabet karşıtı bir uygulama benimsediğini, yani rekabeti kısıtlamaya yönelik bir anlaşma yaptıklarını göstermediği anlaşılmaktadır. Zira belge içerikleri QTERMINALS ANTALYA'nın, hat acentelerinden bağımsız bir şekilde kapı giriş-çıkış ücret tarifelerini belirlediğini göstermektedir. Diğer bir deyişle hat acentelerinin bu süreçteki tek dahlinin QTERMINALS ANTALYA'nın fatura ettiği kapı giriş-çıkış ücretlerini müşteriye yansıtmaktan ibaret olduğu anlaşılmaktadır.
- (107) Bu noktada, iptal kararında işaret edilen bütüncül değerlendirmenin yapılabilmesi için hat acentelerinin bahse konu hizmet kalemlerini müşterilere nasıl yansıttığı ve yansıtılan bu bedeller bakımından QTERMINALS ANTALYA ve/veya diğer hat acentelerinin herhangi bir dahlinin olup olmadığı konusu da incelenmelidir.
- (108) Elde edilen bilgi ve belgeler uyarınca QTERMINALS ANTALYA tarafından hat acentelerine faturalandırılan hizmet bedellerinin her birinin üzerine ayrı ayrı kâr marjı eklenmek suretiyle değil; bu hizmetlerden ötürü katlanılan maliyetler ve boş konteyner pozisyonlama, konteyner kondüsyon kontrol, konteyner bakım onarım ve de bu süreçlerde görev alan personel giderleri gibi diğer tüm maliyetler ile kâr marjı da dâhil edilerek hat acentelerinin kendi tarife kalemleri kapsamında müşterilere yansıtıldığı anlaşılmaktadır. Nitekim hat acenteleri tarafından müşterilere kesilen fatura örnekleri incelendiğinde, liman işletmesi tarafından acentelere fatura edilen hizmet bedellerinin, acenteler tarafından sunulan diğer hizmet kalemleri ile birlikte; "Yükleme ve Terminal Hizmetleri", "İhracat Liman Hizmetleri" ve "Gemiye Yükleme Bedeli" gibi adlandırılan kalemler altında, toplulaştırılmış olarak müşterilere fatura edildiği görülmektedir. Aşağıdaki tabloda Antalya Limanı'na uğrak yapan hat acentelerinin liman içi ve liman dışı dolumlarda müşterilerine yansıttıkları fatura kalemleri ve bu kalemlere ilişkin tarifelere yer verilmektedir.

Tablo 3: Antalya Bölgesi Liman İçi ve Liman Dışı Acentelerin Temel Lokal Hizmet Tarifeleri (2019-2023)

Hat Acentesi	Liman İçi Dolum		Liman Dışı Dolum	
	Fatura Kalemi	Hizmet Tarifesi	Fatura Kalemi	Hizmet Tarifesi
MSC	Yükleme ve Terminal Hizmetleri	(.....) USD	Yükleme ve Terminal Hizmetleri	(.....) USD
	İhracat Liman Hizmetleri	(.....) USD	İhracat Liman Hizmetleri	(.....) USD
	TOPLAM	(.....) USD	TOPLAM	(.....) USD
CMA	Yükleme ve Terminal Hizmetleri	(.....) USD	Yükleme ve Terminal Hizmetleri	(.....) USD
	TOPLAM	(.....) USD	TOPLAM	(.....) USD
BELSTAR	Gemiye Yüklemeye	(.....) USD	Gemiye Yüklemeye	(.....)USD
	Liman Dolum	(.....)USD	Ekipman Serbest Dolaşım	(.....) USD
	TOPLAM	(.....) USD	TOPLAM	(.....)USD
Kaynak: Teşebbüsler elde edilen bilgiler.				

- (109) Tabloda, CMA ve MSC bakımından liman içi ve liman dışı dolumlarda tarife ayrımının bulunmadığı, bu kapsamda CMA'nın lokal masraflar olarak müşterilerinden (.....) USD talep ederken MSC'nin ise toplam (.....) USD talep ettiği görülmektedir. BELSTAR tarafından ise limanda konteyner iç dolum yapılması halinde (.....) USD iç dolum ücreti ve (.....) USD gemiye yükleme ücreti yansıtıldığı, liman dışında konteyner iç dolum yapılması halinde ise (.....) USD ekipman serbest dolaşım ücreti ve (.....) USD konteyner gemiye yükleme ücreti yansıtıldığı anlaşılmaktadır. Diğer taraftan CMA'nın, rakiplerinin aksine tüm lokal hizmetleri tek bir kalem altında faturalandırdığı dikkat çekmektedir. Dolayısıyla QTERMINALS ANTALYA tarafından hat acentelerine faturalandırılan hizmet kalemleri müşterilere yansıtılırken gerek faturalandırma gerek tarifelendirme noktasında yeknesak bir uygulama bulunmadığı anlaşılmaktadır. Öte yandan bu durumun QTERMINALS ANTALYA'nın iç yazışması niteliğinde olan 03.02.2020 tarihli ve "BLOK MERMER LİMAN DOLUM-DOLU GİRİŞ KARŞILAŞTIRMA" konulu yazışmada geçen, "Not: Antalya'da hizmet veren hatlar gate in/gate out ücretlerini paket fiyat olarak \$(.....)-\$(.....) aralığında müşterilere yansıtmaktadır." ifadeleriyle de uyumlu olduğu görülmektedir. Zira belgede yer alan ifadeler, hat acentelerinin boş konteyner kapı çıkış/dolu konteyner kapı giriş bedellerini ortak belirlenen bir marj eklemek suretiyle değil, (.....) USD aralığında değişen bedelleri paket fiyatlara dahil ederek müşteriye yansıttıklarını işaret etmektedir. Bu hususlar çerçevesinde, hat acentelerinin bahse konu fiyatları QTERMINALS ANTALYA'dan ve rakipleri konumundaki diğer hat acentelerinden bağımsız bir biçimde belirledikleri anlaşılmaktadır.
- (110) QTERMINALS ANTALYA'nın iç yazışması niteliğinde olan 22.05.2020 tarihli ve "Olası Tarife Değişikliği Etkileri" konulu yazışmanın ekinde ise hat acentelerine ve doğrudan

müşterilere yansıtılan hizmet kalemlerinde indirim uygulanmasına yönelik çalışmalara yer verilmektedir. Ayrıca bahse konu çalışmalara yönelik:

“Olası tarife değişikliğinde Port Akdeniz’in konteyner ihracatlarında elde ettiği gelir konteyner başına \$(.....) ((.....)%) düşecektir.

Buna karşın konteyner hatlarının liner-in/liner out uygulamasına geçmesi durumunda paket fiyat içinde limanın yansıtmakta olduğu hizmet kalemlerinden elde ettikleri mevcut karlılığı muhafaza etmekle birlikte, ilaveten yeni tarife indirimi kadar daha ek gelir kazanılabilir hale geleceklerdir (Mevcut tarifeye göre lokal masraflardaki karlılıkları \$(.....) iken \$(.....)’a çıkacaktır, ki bu rakam karlılıkta (.....)% artışa tekabül etmektedir).

İhracatçı açısından ise; hatların lokal masrafları liner-in/liner out olarak paket fiyat içinde herhangi bir indirim yapmaksızın yansıtmaya devam edeceği için tarife indirimin müşteriye sağlayacağı fayda sadece limanın direkt fatura etmekte olduğu hizmet kalemleri ile sınırlı kalacaktır. Bu durumda limanın yapmış olduğu total indirim %(.....) (\$(.....)) iken müşteriye yansıyan fayda %(.....) (\$(.....)) ile sınırlı kalacaktır.

Özetle olası tarife değişikliğinde konteyner hatlarının gelir kaybı yaşamamak adına başvurabilecekleri liner-in/liner-out paket fiyatlandırma yöntemi nedeni ile tarife indirimin limanların gelir kaybına rağmen müşteriye aynı oranda yansımayacak ve hatlar daha da karlı hale gelecektir. Ayrıca liner-in/liner-out uygulaması tüm ödemelerin hatlara yapılmasını gerekli kılacak ve buna bağlı olarak başta gelir vergisi ve döviz çıktısı olmak üzere devleti gelir kaybına uğratabilecek bir çok olumsuzluğa neden olacaktır.”

şeklinde açıklamalar yer almaktadır. Belgede geçen ifadelerden QTERMINALS ANTALYA’nın acentelere ve doğrudan müşterilere faturalandırdığı hizmet bedellerinde indirim yapmayı planladığı ancak acentelere faturalandırdığı hizmet bedellerinde yapacağı indirimlerin müşterilere yansıtılmayacağı yönünde endişeler taşıdığı anlaşılmaktadır. Nitekim QTERMINALS ANTALYA’nın yapmış olduğu indirimler sonrasında BELSTAR tarafından nasıl davranıldığı 18.06.2020 tarihli ve “İLK YARI MERMER DEĞERLENDİRMELERİ” konulu yazışmadan anlaşılmaktadır. QTERMINALS ANTALYA’nın iç yazışması niteliğinde olan bahse konu yazışmada:

“ZIM¹⁰ ayrıca satış stratejisi olarak lokal masraflar ve navlunlarda yüksek fiyat politikası izlemiş ve hatta liman olarak indirim yapmış olduğumuz bazı hizmet kalemlerinde, sistemsal olarak mümkün olmadığı gerekçesi ile hat üzerinden yapılan bu indirimleri müşterilerine yansıtmamıştır.”

ifadeleri yer almaktadır. İlgili ifadelerden QTERMINALS ANTALYA’nın acentelere faturalandırdığı hizmet kalemlerinde indirim gittiği, ancak BELSTAR’ın yapılan bu indirimleri çeşitli gerekçeler öne sürerek müşterilere yansıtmadığı anlaşılmaktadır.

- (111) Diğer taraftan QTERMINALS ANTALYA çalışanı ile teşebbüs Genel Müdürü’nün üye olduğu “QTA Managers - QTerminals Antalya” isimli WhatsApp grubunda bulunan 12.08.2020 tarihli yazışmada ise teşebbüs Genel Müdürü tarafından Kurulun 24.07.2020 tarihli ve 20-35/459-M sayılı kararıyla QTERMINALS ANTALYA, MSC ve MEDLOG hakkında 4054 sayılı Kanun’un 4. ve 6. maddelerinin ihlal edilip

¹⁰ BELSTAR, ZIM’in Türk limanlarına uğrak yapan gemilerine yönelik acentelik hizmeti vermektedir. Dolayısıyla belgelerde geçen ZIM ifadesi lokal hizmetler bakımından BELSTAR’ı da kapsayacak şekilde kullanılmaktadır.

edilmediğinin tespitine yönelik olarak açılan soruşturma hakkında bilgi verildikten sonra QTERMINALS ANTALYA çalışanları, AKİŞ, MSC ve MEDLOG ile profesyonel bir şekilde iş yapılmaya devam edileceği ve bahse konu teşebbüslerle uzak ya da yakın herhangi bir ilişki kurulmayacağı yönünde uyarılmaktadır.

- (112) Yukarıda yer verilen belgelerden, QTERMINALS ANTALYA'nın acentelere faturalandırdığı hizmet kalemlerinin müşterilere yansıtılması noktasında bir dahlinin olmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca hat acentelerinin fiyatlama politikalarını aralarında bir anlaşma veya uyumlu eylem olmaksızın kendi bağımsız karar alma mekanizmaları çerçevesinde belirledikleri görülmektedir. Kaldı ki BELSTAR ve CMA'nın gerek iş tanımları gerek ticari hayatın gereği olarak motivasyonları dikkate alındığında liman sahası dışında dolum hizmeti veren teşebbüslerin pazardan dışlanması için hareket etmesi de rasyonel görünmemektedir. Nitekim elde edilen bilgi ve belgelerden BELSTAR ve CMA'nın konteyner iç dolum ve yük depolama hizmeti sunan teşebbüslerle herhangi bir rakiplik ilişkisi bulunmadığı ve tamamen bölgedeki kazançlarını muhafaza etme güdüsüyle hareket ettikleri anlaşılmaktadır. Bu kapsamda QTERMINALS ANTALYA tarafından yapılan,

- QTERMINALS ANTALYA'nın limanda verdiği hizmetlere ilişkin ücretlerini dâhili olarak yaptığı gelir ve maliyet analizleri doğrultusunda tek başına belirlediği, hat acentelerinin farklı faturalama yöntemlerinin olduğu ve uygulamada acentelerin faturalarında yer alan hizmet kalemlerinin farklılaşabildiği, hat acenteleri tarafından müşterilerine yansıtılacak ücretler hakkında QTERMINALS ANTALYA'nın herhangi bir bilgisinin ve rolünün olmadığı gibi hat acentelerinin müşterilerine çeşitli hizmetleri farklı şekillerde ve farklı kalemler altında fatura ediyor olması hususunun dahi başlı başına QTERMINALS ANTALYA ile bir anlaşma veya uyumlu eylem içinde olmadıklarının göstergesi olduğu,
- QTERMINALS ANTALYA'nın, BELSTAR ve CMA ile rakip olmadığından limanda verilen bazı hizmetlere ilişkin fiyat politikalarının birlikte belirlenmesinden ekonomik veya ticari bir ortak çıkar sağlama ihtimalinin bulunmadığı, zira QTERMINALS ANTALYA ve konteyner hat acentelerinin farklı hizmetler sunduğu ve pazarın farklı seviyelerinde faaliyet göstermekte olduğu

savunması ile BELSTAR ve CMA tarafından yapılan,

- Pazarda hâkim durumda olan firmanın sadece QTERMINALS ANTALYA olduğu, fiyatlamasının sadece QTERMINALS ANTALYA tarafından kendine göre tek taraflı olarak yaptığı teşvik yönlü pazarlama stratejisi ile uygulandığı, konteyner acentelerinin kazanç durumunun QTERMINALS ANTALYA tarafından uygulanan tarife ile değişmediği, müşterilerin konteyner iç dolumu limanda yaptırsa da yaptırmasa da acenteye aynı bedeli ödemek durumunda oldukları, QTERMINALS ANTALYA ile hat acenteleri arasında birlikte hareketin mevcut olmadığı

savunmasının, elde edilen bilgi ve belge içerikleri doğrultusunda yapılan değerlendirmeler uyarınca kabul edilebilir olduğu anlaşılmaktadır.

- (113) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında, Antalya Limanı'nın işletmecisi QTERMINALS ANTALYA ile hat acentesi olarak faaliyet gösteren BELSTAR ve CMA arasında, liman dışında depolama ve konteyner iç dolum hizmeti sunan teşebbüsleri dışlamaya yönelik irade uyuşmasının varlığını ortaya koyan herhangi bir delilin bulunmadığı, keza adı geçen teşebbüslerin fiyatlama politikaları ile diğer başkaca uygulamalarının da bu yönde bir uzlaşının varlığını ortaya koymadığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla

QTERMINALS ANTALYA ile BELSTAR ve CMA'nın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmedikleri kanaatine varılmıştır.

I.5.2. Soruşturma Tarafı Teşebbüslerin Yazılı Savunmaları ve Savunmaların Değerlendirilmesi

- (114) Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslere 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca soruşturma açıldığına dair bildirim yapılmış ve yine aynı madde uyarınca 30 gün içinde teşebbüsün ilk yazılı savunması talep edilmiştir. Bu kapsamda QTERMINALS ANTALYA, BELSTAR ve CMA'nın esasa ilişkin savunmalarına ve bu savunmalara ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlığı altında yer verilmiş olup aşağıda teşebbüslerin yalnız usule yönelik savunmalarına ve savunmalara ilişkin değerlendirmelere yer verilmektedir.

I.5.2.1. QTERMINALS ANTALYA Tarafından Usule İlişkin Sunulan Savunmalar ve Savunmaların Değerlendirilmesi

- (115) QTERMINALS ANTALYA tarafından özetle;

- 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca soruşturmaya konu iddiaların türü ve niteliğini içeren bilgi ve belgelerin Soruşturma Bildirimi ile birlikte taraflara gönderilmiş olması gerektiği,
- Delillerin teşebbüslerle paylaşılmasının, isnat edilen iddialar hakkında açık bilgi sağlanmasının ve savunma hakkının kullanılmasının önemi ilgili mevzuat ve içtihat ile sabit olmasına rağmen Soruşturma Bildirimi'nde isnat edilen iddialar hakkında herhangi bir belge, tespit veya delilin yer almadığı, bu kapsamda Soruşturma Bildirimi'nde QTERMINALS ANTALYA aleyhine isnat edilen iddiaların açık, belirgin ve anlaşılabilir şekilde ortaya koyulmadığı, ek olarak Soruşturma Bildirimi'nde yalnızca QTERMINALS ANTALYA'ya ilişkin değil, QTERMINALS ANTALYA ile 4054 sayılı Kanun'a aykırı bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde olduğu iddia edilen diğer soruşturma tarafları BELSTAR ve CMA'ya ait herhangi bir tespit veya delile de yer verilmediği,
- Diğer yandan Kurulun 07.06.2023 tarihli ve 23-26/500-M sayılı kararı uyarınca yürütülen soruşturma kapsamında 21.06.2023 tarihli ve E-77234294-110.01.04-67145 sayılı Soruşturma Bildirimi'nin QTERMINALS ANTALYA'ya 23.06.2023 tarihinde tebliğ edildiği, QTERMINALS ANTALYA'ya tebliğ edilen Soruşturma Bildirimi'nin zamanlama bakımından 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinde belirlenen usule aykırılık taşıdığı, Soruşturma Bildirimi'nin 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinde düzenlenen 15 günlük kanuni süre içerisinde yapılmadığı

ifade edilmektedir.

- (116) Değerlendirme: 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası, "*Kurul, başlattığı soruşturmaları, soruşturmaya başlanması kararının verildiği tarihten itibaren 15 gün içinde ilgili taraflara bildirir ve tarafların ilk yazılı savunmalarını 30 gün içinde göndermelerini ister. Taraflara tanınan ilk yazılı cevap süresinin başlayabilmesi için Kurulun bu bildirim yazısı ile birlikte, iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi ilgili taraflara göndermesi gerekir.*" hükmünü amirdir. İlgili Kanun hükmünden de anlaşılacağı üzere soruşturma bildiriminin iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi içermesi gerekmektedir. İşbu soruşturma, Kurulun QTERMINALS ANTALYA, MSC ve MEDLOG hakkında yürüttüğü 24.07.2020 tarihli ve 20-35/459-204 sayılı

kararının, hat acenteleri bakımından yapılacak değerlendirmede incelemenin bütüncül yürütülmesini tesisen BELSTAR ve CMA'nın da soruşturmaya dâhil edilmesi gerektiğinden bahisle Ankara 3. İdare Mahkemesinin 30.03.2023 tarihli ve 2020/2328 E., 2023/737 K. sayılı kararı ile iptal edilmesi üzerine açılmıştır. Dolayısıyla 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi uyarınca QTERMINALS ANTALYA hakkında isnat edilen ihlal iddialarının türü ve niteliği her iki soruşturma kapamında da aynı olup yalnız soruşturmaların tarafları farklıdır. Kaldı ki teşebbüse mevcut soruşturmaya konu iddiaların türünü ve niteliğini içeren yeterli bilgi Soruşturma Bildirimi ile birlikte gönderilmiş olup Soruşturma Bildirimi'nin ekinde ayrıca soruşturma açılmasına dayanak olan mahkeme kararına yer verilmiştir. Diğer taraftan 07.06.2023 tarihli ve 23-26/500-M sayılı Kurul kararı ile açılan soruşturmaya ilişkin bildirim QTERMINALS ANTALYA'ya 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca 67145 sayılı yazı ile 15 günlük süre içerisinde tebliğ edilmiştir. Dolayısıyla QTERMINALS ANTALYA tarafından yapılan usule ilişkin savunmaların kabul edilebilir olmadığı anlaşılmıştır.

I.5.2.2. BELSTAR Tarafından Usule İlişkin Sunulan Savunma ve Savunmanın Değerlendirilmesi

(117) BELSTAR tarafından özetle;

- Kurulun 24.07.2020 tarihli ve 20-35/459-204 sayılı kararını iptal eden Ankara 3. İdare Mahkemesinin 30.03.2023 tarihli ve 2020/2328 E., 2023/737 K. sayılı kararına yönelik olarak hem Kurul tarafından hem de BELSTAR tarafından istinaf başvurusunda bulunulduğu,
- Hat acenteleri hakkında herhangi bir ceza tayinine yer olmadığına ve sadece QTERMINALS ANTALYA hakkında ceza uygulanmasına dair Kurulun 03.03.2022 tarihli ve 22-11/169-68 sayılı kararının Ankara 8. İdare Mahkemesinin 2022/2489 E. sayılı dosyası ile iptal davasının konusu olduğu,
- Soruşturma konusu incelemelerin ve varılacak sonuçların anılan dava dosyasıyla direkt ilgili olduğu, aynı konu ve iddiaların değerlendirilmesi açısından paralel bir özellik gösterdiği, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 31. maddesi ile atıf yapılan 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun (HMK) 165. maddesinin birinci fıkrası kapsamında Kurulun yargı organını beklemeden vereceği kararların yargı kararları ile çelişkili olmaması bakımından yargı kararlarının beklenilmesi gerektiği

ifade edilmiştir.

(118) Değerlendirme: Anayasa'nın 138. maddesinde "*Yasama ve yürütme organları ile idare, mahkeme kararlarına uymak zorundadır; bu organlar ve idare, mahkeme kararlarını hiçbir suretle değiştiremez ve bunların yerine getirilmesini geciktiremez.*" hükmü yer almaktadır. Buna paralel olarak 2577 sayılı İYUK'un "*Kararların sonuçları*" başlıklı 28. maddesi "*Danıştay, bölge idare mahkemeleri, idare ve vergi mahkemelerinin esasa ve yürütmenin durdurulmasına ilişkin kararlarının icaplarına göre idare, gecikmeksizin işlem tesis etmeye veya eylemde bulunmaya mecburdur. Bu süre hiçbir şekilde kararın idareye tebliğinden başlayarak otuz günü geçemez... ancak disiplin hükümleri saklıdır.*" hükmünü amirdir.

(119) İdare olarak Kurulun yargı kararlarını geciktirmeden yerine getirmesi zorunludur. İYUK'un 31. maddesi, İYUK'ta düzenleme bulunmayan hallerde 6100 sayılı HMK hükümlerinin geçerli olacağını düzenlemiştir. Ancak yukarıda yer verildiği üzere yargı kararlarının yerine getirilmesine yönelik hükümler İYUK'ta yer almaktadır. Dolayısıyla

BELSTAR tarafından yapılan usule ilişkin savunmaların kabul edilebilir olmadığı anlaşılmıştır.

I.5.2.3. CMA Tarafından Usule İlişkin Sunulan Savunma ve Savunmanın Değerlendirilmesi

(120) CMA tarafından özetle;

- Kurul tarafından açılan önaraştırmada tüm yetkilerin kullanılarak ihlal bulunmadığının saptandığı, CMA hakkında yeni bir soruşturma yürütülmesinin usul ekonomisi ile bağdaşmadığı,
- QTERMINALS ANTALYA, MSC ve MEDLOG hakkında yürütülen soruşturma kapsamında da CMA ile BELSTAR hakkında soruşturmanın derinleştirilmesini gerektirecek yeni bir belge veya bulguya rastlanılmadığı, BELSTAR ve CMA hakkında yeni bir soruşturma açılmadığı ve tarafların soruşturmaya dâhil edilmediği,
- İncelenen döneme ve konuya ilişkin bilgilerin önaraştırma aşamasında yapılan yerinde incelemeler ile elde edildiği, CMA'nın ilgili yöneticilerinin yazışmalarının denetlendiği, soruşturma kapsamında farklı bulguların elde edilmesini sağlayacak bir mekanizmanın olmadığı, bu anlamda Kurulun soruşturma açmama kararının isabetli olduğu,
- Kurulun 24.07.2020 tarihli ve 20-35/459-M sayılı kararı ile yürütülen soruşturmada ve Kurulun 03.03.2022 tarihli ve 22-11/169-68 sayılı nihai kararında da CMA ile aynı iddialarla suçlanan diğer konteyner hat acenteleri bakımından da ihlal tespit edilemediği, söz konusu dönemde CMA hakkında da bir soruşturma yürütülmüş olsa idi dahi sürecin herhangi bir ihlal tespiti olmaksızın yine aynı şekilde noktalanacak olduğu,
- Kuruma yöneltilen her şikâyetin soruşturma ile sonuçlanmasının hem Kurum nezdinde iş yükü artışı ile sonuçlanacağı hem de usul ekonomisine aykırı sonuç doğurarak herhangi bir ihlale sebebiyet vermemiş bir teşebbüsün uzun ve masraflı soruşturma süreciyle karşı karşıya kalmasına sebep olduğu

ifade edilmiştir.

(121) Değerlendirme: Mevcut soruşturma, Kurulun 24.07.2020 tarihli ve 20-35/459-204 sayılı kararının Ankara 3. İdare Mahkemesinin 30.03.2023 tarihli ve 2020/2328 E., 2023/737 K. sayılı kararı ile iptal edilmesi üzerine başlatılmıştır. Yargı kararlarının yerine getirilmesi hükümlerini düzenleyen Anayasa'nın 138. maddesi ile 2577 sayılı İYUK'un 28. maddesi uyarınca söz konusu Mahkeme kararının gereğinin yerine getirilmesi zorunludur. Bu kapsamda CMA hakkında Kurulun 07.06.2023 tarihli ve 23-26/500-M sayılı kararı ile soruşturma açılmış ve 30.01.2024 tarihinde CMA'da yerinde inceleme gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla CMA tarafından yapılan usule ilişkin savunmalara itibar edilmemiştir.

(122) Yukarıda yer verilen tespit ve değerlendirmeler ışığında, haklarında soruşturma yürütülen Belstar Denizcilik ve Taşımacılık AŞ, CMA CGM Deniz Acenteliği AŞ ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ'nin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediği sonuç ve kanaatine ulaşılmaktadır.

J. SONUÇ

- (123) 07.06.2023 tarihli ve 23-26/500-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre, haklarında soruşturma yürütülen Belstar Denizcilik ve Taşımacılık AŞ, CMA CGM Deniz Acenteliği AŞ ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ'nin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediğine; dolayısıyla, söz konusu teşebbüsler hakkında idari para cezası uygulanmasına yer olmadığına gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.