

Levent KUTOĞLU
İÇİNDEKİLER

Sayfa No

SUNUŞ.....
KISALTMALAR.....
GİRİŞ

Bölüm 1
DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞI

1.1. DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ
1.2. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞINDA
İŞBİRLİĞİ ŞEKİLLERİ.....
1.2.1. Düzenli Hat Konferansları
1.2.1.1. Tarihte Düzenli Hat Konferansları
1.2.1.2. ABD’de Düzenli Hat Konferanslarına
İlişkin Düzenlemeler.....
1.2.2. Müzakere Anlaşmaları.....
1.2.3. Konsorsiyumlar.....
1.2.4. Stratejik İttifaklar

Bölüm 2
AVRUPA UYGULAMALARI

2.1. 4056/86 SAYILI TÜZÜK.....
2.1.1. Tüzük Öncesi Yapı.....
2.1.2. 4056/86 sayılı Tüzük’te Yer Alan Hükümler ve
Bunların Sektördeki Uygulamaları.....
2.1.2.1. Yapı
2.1.2.2. Kapsam
2.1.2.3. Teknik Anlaşmalar
2.1.2.4. Düzenli Hat Konferanslarına Tanınan Muafiyet.....
2.1.2.5. Sadakat Sözleşmeleri.....
2.1.2.6. Hakim Durumun Kötüye Kullanılması.....
2.1.2.7. Fiyat Ayrımcılığı.....
2.1.2.8. Hizmet Sözleşmeleri.....
2.2. 823/2000 SAYILI TÜZÜK.....
2.2.1. Konsorsiyumlar İçin Farklı Bir Blok Muafiyet
Tüzüğü Oluşturulmasının Nedenler
2.2.2. 823/2000 sayılı Muafiyet Tüzüğü Hükümleri

Bölüm 3
4056/86 SAYILI TÜZÜĞÜN GÖZDEN
GEÇİRME ÇALIŞMALARI

- 3.1. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞINDAKİ MUAFİYET REJİMİNİN YENİDEN DEĞERLENDİRİLMESİNİN SEBEPLERİ.....
- 3.1.1. Konteyner Kullanımının Düzenli Hat Taşımacılığına Etkileri
- 3.1.2. Hizmet Sözleşmelerinin Yaygınlaşması.....
- 3.2. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ ÜZERİNE İKTİSADİ TARTIŞMALAR.....
- 3.2.1. Düzenli Hat Taşımacılığının İktisadi Analizi
- 3.2.2. Yarışmacı Pazar Teorisi ile İlgili Tartışmalar
- 3.3. GÖZDEN GEÇİRME SÜRECİ
- 3.3.1. Konferanslara Tanınan Muafiyetle İlgili Tartışmalar
- 3.3.1.1. Muafiyetin İlk ve İkinci Koşulları: Ekonomik ve Teknik Gelişmenin Sağlanması ve Tüketicilerin Bundan Fayda Sağlaması
- 3.3.1.2. Muafiyetin Üçüncü ve Dördüncü Koşulları: Kısıtlamaların Elde Edilen Fayda İçin Kaçınılmaz Olması ve Rekabetin Pazarın Önemli Bölümünde Kısıtlanmaması.....
- 3.3.2. ELAA'nın Önerisi.....
- 3.3.3. Muafiyetin Kaldırılmasının Olası Etkileri.....

Bölüm 4
TÜRKİYE UYGULAMALARI

- 4.1. TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ.....
- 4.2. REKABET AÇISINDAN DURUM
- 4.2.1. Türkiye'de Düzenli Hat Taşımacılığı Sektöründe Grup Muafiyeti Tüzüğü Çıkartılması Meselesi

SONUÇ.....

ABSTRACT.....

KAYNAKÇA.....

SUNUŞ

Üretimde verimlilik ve teknik gelişmeyi teşvik ederek piyasalarda etkinliği arttıran rekabet süreci, ekonomik gelişmenin en önemli unsurlarından biridir. Rekabet Hukuku ise sağlıklı bir rekabet ortamının oluşumunu temin ederek toplumsal refah artışına katkıda bulunmaktadır. 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile kendisine rekabet ortamının sağlanması ve korunması görevi verilen Rekabet Kurumu, kuruluşundan bu yana üstlendiği önemli sorumluluğun bilinciyle görevlerini yerine getirmektedir.

Rekabet sürecini sağlama ve koruma amacıyla yürütülen incelemelerin yanı sıra, Rekabet Kurumu'nun üzerinde önemle durduğu bir diğer görevi, Rekabet Hukuku'nun tanıtılması ve toplumda rekabet bilincinin artırılmasıdır. Kurum, Rekabet Savunuculuğu görevini yerine getirirken staj, eğitim, panel, konferans gibi çeşitli araçlarla Rekabet Hukuku ve uygulamaları konusunda iş dünyası, akademik çevreler ve konuyla ilgili diğer kimseleri bilgilendirmeyi amaçlamakta ayrıca rekabetin faydaları konusunda toplumu bilinçlendirmeyi hedeflemektedir.

Rekabet Kurumu meslek personelinin uzman yardımcılığından uzmanlığa geçiş aşamasında hazırlamış oldukları tezlerin yayımlanması da Kurumun Rekabet Savunuculuğu görevinin bir parçasını oluşturmaktadır. Rekabet Hukuku'nun devamlı gelişen bir hukuk dalı olması sebebiyle meslek personeli, gerek yetkinliklerini arttırmak gerekse güncel gelişmeleri takip edebilmek amacıyla sürekli bir eğitim süreci içerisinde bulunmaktadır. Bu bağlamda uzmanlık tezleri, rekabet uzman yardımcılarının uygulama birikimleri ile yoğun mesleki eğitim ve araştırmalarını yansıtmaları bakımından hem Rekabet Kurumu'na hem de diğer ilgililere ışık tutacak önemli birer kaynaktır. Kurumun ilk yıllarında hazırlanan tezler, Rekabet Hukuku'nun temel kavramları üzerine yoğunlaşırken ilerleyen dönemlerdeki uzmanlık tezlerinde, daha ayrıntılı ve tartışmalı alanlar ile çeşitli sektörlerdeki rekabet süreçleri ele alınarak ilgililere yeni bakış açıları ve tartışma alanları sunulmuştur. Bu çerçevede, meslek personeli tezlerinin, güncel konulara ışık tutarak Türk Rekabet Hukuku literatürüne önemli katkıda bulunacağına inanıyoruz.

Üç yıllık uygulama deneyiminin ardından titiz bir akademik araştırma süreci sonucunda hazırlanan Rekabet Uzmanlığı'na yükselme tezleri, meslek personelimizin geniş bilgi birikimi ve yoğun emeğinin ürünüdür. Bu çalışmalarını, Rekabet Hukuku alanındaki yerli eserlerin halen yeterli düzeyde olmamasından kaynaklanan boşluğu dolduracaklarını ve tüm ilgililere faydalı olacaklarını ümit ederek kamuoyuna sunuyoruz.

Mustafa PARLAK

Rekabet Kurumu Başkanı

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACCOS	: Okyanus Denizciliği Konferansları Danışma Komisyonu (Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping)
ATAD	: Avrupa Topluluđu Adalet Divanı
BKZ	: Bakanız
CEWAL	: Birleşik Merkez ve Batı Taşıyıcıları (Associated Central West African Lines)
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	: Deniz Ticaret Odası
EATA	: Doğu Asya Ticaret Anlaşması (East Asia Trades Agreement)
EC	: Avrupa Komisyonu (European Commission)
ELAA	: Avrupa Düzenli Hat Birliği (European Liner Affairs Association)
EMTA	: Avrupa Akdeniz Ticaret Anlaşması (Europe Mediterranean Trade Agreement)
ESC	: Avrupa Taşıtııcılar Konseyi (European Shippers' Council)
FEFC	: Uzak Doğu Yük Konferansı (Far Eastern Freight Conference)
FMC	: Federal Denizcilik Komisyonu (Federal Maritime Commission)
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organization for Economic Cooperation and Development)
OJ	: AB Resmi Gazetesi (Official Journal)
OSRA	: Okyanus Denizciliği Reform Kanunu (Ocean Shipping Reform Act)
TAA	: Trans-Atlantik Anlaşması (Trans-Atlantic Agreement)
TACA	: Trans-Atlantik Konferans Anlaşması (Trans-Atlantic Conference Agreement)
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TEU	: Yirmi Feete Eşit Birim (Twenty-foot Equivalent Unit)
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade And Development)
VOL	: Cilt (Volume)

GİRİŞ

Hiç şüphe yok ki gerek ulusal ekonomilerin, gerekse küresel ekonominin sağlıklı çalışması, ulaştırma kanallarının iyi işlemesine bağlıdır. Hem malların, hem insanların pazarlara kolayca ulaşabilmesi, alıcı ve satıcıların bir araya gelebilmeleri, serbest pazar ekonomisinin etkinliğinin sağlanması ve sosyal refahın arttırılabilmesi için gereklidir. Dünya ekonomilerinin giderek entegre olduğu süreç içinde, malların ulusal pazarlar arasında verimli bir şekilde taşınabilmesi, serbest ticaretin yaygınlaşması ve bundan beklenen ekonomik faydaların sağlanması için önemlidir.

Sağlıklı işleyen bir deniz nakliyatı ağı olmadan, malların uluslararası pazarlara etkin bir şekilde taşınması mümkün değildir. Ne karayolu, ne demiryolu, ne de hava taşımacılığı, deniz taşımacılığına bir ikame oluşturmaktadır; zira deniz yoluyla taşıma en ucuz ve yaygın taşıma biçimidir. 2000 yılında dünya ticaretinin yaklaşık %80'i deniz yoluyla yapılmıştır (DPT 2001). 2003 yılı içinde, dünya denizlerinde 6,17 milyar ton yük gemilerle taşınmıştır (UNCTAD 2004). Düzenli hat taşımacılığı ise, program dahilinde düzenli sefer yapılması ve malların gemi ambarları içerisinde değil, konteynerlerle taşınması yönüyle, tüm deniz taşımacılığı sektörü içinde ayrı bir öneme sahiptir. Programlı taşımacılık hizmeti malların pazarlara zamanında ulaşmasını, konteyner kullanımı ise mallara zarar gelmeden, az masraflı ve etkin bir şekilde taşıma yapılmasını sağlamaktadır.

Dünya ticareti için bu kadar hayati olan düzenli hat taşımacılığı, 1875 yılından bugüne büyük oranda düzenli hat konferansı olarak isimlendirilen kartellerin kontrolü altındadır. İlk olarak 1875 yılında, İngiltere-Hindistan hattındaki taşıyıcıların bir araya gelmesiyle ortaya çıkan konferanslar, o günden bugüne varlıklarını devam ettirmiş ve düzenli hat taşımacılığı sektörünü kontrolleri altında tutmuşlardır.

Düzenli hat konferanslarının eylemleri fiyat tespiti, arz kısıtlamaları, yıkıcı fiyat uygulamaları gibi, rekabet hukukunun en sakıncalı addettiği uygulamaları içermektedir. Konferanslar serbest piyasa ekonomisinin ruhuna aykırı bütün bu uygulamalarını gerçekleştirirken, gizli toplantılarda bir araya

gelerek faaliyetlerini saklamak ihtiyacı duymamaktadırlar; zira dünyanın bütün denizci devletlerinde konferansları antitröst yasalarından koruyan, benzer nitelikli muafiyet rejimleri yürürlüktedir. Rekabet hukukunun vatanı ABD'de dahi, petrol ve demiryolu kartellerine gösterilen sert yaklaşım, düzenli hat konferanslarına bu güne kadar gösterilmemiştir.

Avrupa Birliği'nde de durum pek farklı değildir. Uzun bir süre ortak bir ulaştırma politikası oluşturmak için çabalayan Avrupa Birliği'nde, düzenli hat konferansları ile ilgili bir rejim oluşturulması ancak 1986 yılında mümkün olmuş; bu tarihe kadar, konferansları denetleyen veya düzenleyen hiçbir mekanizma oluşturulmamıştır. Avrupa Konseyi 1986 yılında yürürlüğe koyduğu 4056/86¹ sayılı Tüzük'le, düzenli hat konferansları için ayrı bir rekabet rejimi oluşturmuş, bunların rekabet düzenlemelerine aykırı bir çok eylemine muafiyet tanımıştır. Günümüzde düzenli hat taşımacılığı, Avrupa Birliği'nde herhangi bir sektöre tanınan en geniş muafiyet şemsiyesinden yararlanmaktadır (Faull ve Nikbay 1999, 893).

Bu çalışmanın konusunu, Avrupa Birliği'nin düzenli hat taşımacılığına ilişkin rekabet politikaları ve uygulamalarının incelenmesi oluşturmaktadır. Avrupa Birliği ile üyelik müzakerelerine başlanmasına az bir süre kala, Türkiye'de şimdiye kadar ayrıntılı olarak incelenmeyen bu konunun gündeme taşınması, hem düzenli hat taşımacılığı sektörünün tanınması, hem de Avrupa Birliği'nin bu hizmet endüstrisindeki düzenlemelerinin incelenerek Türkiye'de Avrupa Birliği ile uyumlu bir düzenleme oluşturulması bakımından önemlidir.

Bu bağlamda ilk bölümde, düzenli hat konferanslarına genel bir bakış yapılacak, konferansların tarihi süreç içinde nasıl evrimleştikleri anlatılacaktır. Düzenli hat taşımacılığında zengin bir düzenleme geçmişi olan ve dünya deniz taşımacılığında önemli bir paya sahip ABD'nin uygulamalarına, hem dünya konferans rejimine etkileri, hem de düzenli hat taşımacılığının gelişimini, bu sektörün rekabet hukukuyla olan ilişkisini iyi yansıtmaları nedeniyle, ayrıca değinilecektir. Bunun yanında, dünya düzenli hat taşımacılığında konteyner kullanımındaki artışla birlikte ortaya çıkan diğer işbirliği şekilleri olan müzakere anlaşmaları, konsorsiyumlar ve stratejik ittifaklar ele alınacaktır.

İkinci bölümde Avrupa'da düzenli hat taşımacılığına ilişkin düzenlemeler anlatılacak, bu bağlamda Avrupa Konseyi'nin düzenli hat taşımacılığında, Roma Antlaşması'nın² 81. ve 82. maddelerinin uygulanmasını düzenleyen 4056/86 sayılı Tüzüğü incelenecektir. Aslında Roma Antlaşması'nın rekabetle ilgili kurallarının ruhuna tamamen aykırı olan bu Tüzüğün, Komisyon tarafından nasıl yorumlandığı, hangi esaslar gözetilerek uygulandığı, Komisyon,

¹ OJ 1986 L 378, p. 4.

² Bundan böyle Antlaşma olarak anılacaktır.

Levent KUTOĞLU

Bidayet Mahkemesi ve ATAD kararları ışığında ele alınacaktır. Ayrıca, Komisyon'un, düzenli hat taşımacılığına yönelik diğer grup muafiyeti Tüzüğü olan 823/2000 sayılı Tüzüğe değinilecektir.

Üçüncü bölümde ise, Avrupa Komisyonu'nun 2003 yılında başlatmış olduğu, fakat bu çalışmanın yapıldığı tarihte hala sonuçlanmamış olan, 4056/86 sayılı Tüzüğün gözden geçirme çalışmalarına yer verilecektir. Bu bağlamda, düzenli hat taşımacılığını son yıllarda etkisi altına alan gelişmelerin bilinmesi ve bu sektör hakkında yapılan iktisadi tartışmalar hakkındaki görüşlerin incelenmesi, düzenli hat taşımacılığında oluşturulacak rekabet politikası için önem taşıdığından, bunlar da mercek altına alınacaktır.

Son bölümde ise, şimdiye kadar düzenli hat taşımacılığı konusunda rekabetle ilgili hiçbir düzenleme bulunmayan Türkiye'deki mevcut duruma değinilecek, Avrupa Birliği'ndeki son gelişmeler çerçevesinde Rekabet Kurulu tarafından benimsenecek politikalara yönelik önerilere yer verilecektir

BÖLÜM 1

DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞI

Bu bölümde, deniz taşımacılığı sektörünün ticari yapısı hakkında genel bilgiler verilecek ve düzenli hat taşımacılığında, taşıyıcılar arasındaki işbirliği şekillerine genel bir bakış yapılacaktır. Düzenli hat taşımacılığında hemen bütün dünyada yürürlükte olan muafiyet rejimleri, taşıyıcıların herhangi bir müdahale korkusu yaşamadan rekabeti kısıtlayıcı etkileri olan bir çok işbirliği yöntemi geliştirmelerine yol açmıştır. Bunları dört ana başlık altında gruplandırmak mümkündür. Bu bölümde sektör hakkında genel bilgi verildikten sonra, bütün bu işbirliği çeşitlerine değinilecek, ancak bu incelemenin konusunu oluşturması itibariyle, düzenli hat konferansları daha ayrıntılı olarak ele alınacak, diğer işbirliği çeşitleri hakkında da genel bilgiler sunulacaktır.

1.1. DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

Deniz taşımacılığında, taşıma hizmetinin türü bakımından, arızı taşımacılık ve düzenli hat taşımacılığı olarak ikili bir ayırım yapmak mümkündür. Arızı taşımacılıkta, genel olarak kuru veya sıvı yükler, büyük kütleler halinde, zaman zaman bu yükler için özel olarak inşa edilmiş gemilerle taşınır. Örneğin, dünya deniz ticaretinde çok önemli bir yer tutan petrol ve petrol ürünleri, sıvılaştırılmış doğalgaz gibi ürünler, sadece bu maddeleri taşımaya yönelik olarak inşa edilmiş tankerler aracılığıyla taşınmaktadır. Öte yandan kuru yük olarak tabir edilen, tahıl, diğer tarım ürünleri, çeşitli maden cevherleri, kömür gibi yükleri taşımak için ise kuru yük gemileri kullanılır.

Arızı taşımacılıkta gemiler, genellikle tek bir müşteri veya bir müşteri grubunun yüklerini taşımak için, sefer bazında veya belirli bir süre için kiralanmaktadır. Taşıyıcı, taşımak istediği kargonun cinsini ve miktarını göz önünde bulundurarak taşıyıcıyla sözleşme yapar.

Düzenli hat taşımacılığında ise, mallar genel olarak konteynerlere konularak gemilere yüklenir ve taşıyırç Genel kargo olarak da adlandırılan bu tür

Levent KUTOĞLU

yükler, tekstil ürünlerinden elektronik cihazlara, cam ürünlerinden çeşitli hazır gıda ürünlerine kadar geniş bir yelpazeyi kaplar. Düzenli hat taşımacılığında, konteyner taşımak için özel olarak imal edilen gemiler kullanılmaktadır. Bu gemilerde, konteynerlerin yerleştirilmesi için yapılan bölmelere slot adı verilir. Konteyner gemilerinin kapasiteleri de, taşıyabildiği 20 feet uzunluğundaki konteyner adediyle ölçülmektedir. Örneğin 8000 TEU³luk bir konteyner gemisi, 8000 adet 20 foot uzunluğunda, ya da 4000 adet 40 feet uzunluğunda konteyner alabilir.

2004 yılı itibariyle, dünya deniz taşımacılığı filosunun tonaj bazında %73'ü, kuru ve sıvı yük gemilerinden, buna karşılık %10,6'sı ise konteyner gemilerinden oluşmaktadır (UNCTAD 2004). Bununla birlikte, dünya ticaretinde konteynerle taşınabilen nihai ürünlerin payının, diğer ürünlerin ticaretinin payına göre daha fazla artmasına paralel olarak, dünya konteyner filosu da sıvı yük veya kuru yük filosuna göre daha hızlı büyümektedir. Örneğin dünya tanker filosu, 2003 yılından 2004 yılına tonaj bazında %4,1'lik bir artış gösterirken, bu oran konteyner filosu için %9,3'tür (UNCTAD 2004).

Düzenli hat taşımacılığı yapı ve işleyiş açısından arızı taşımacılıktan önemli ölçüde farklılaşır. Burada, gemilerin limanlardan kalkış saatleri, hangi limanlara uğrayacağı önceden bellidir. Gemiler, tek bir taşıtıcının kargosuyla dolmaz; bir çok taşıyıcı, konteynerlere yerleştirilen mallarını, aynı gemiyle farklı limanlara yollayabilir. Gemiler, dolu da olsa boş da olsa, verilen program çerçevesinde sefer yapar. Bu nedenle, taşıyıcılar taşıma kapasitesi sunumu konusunda dikkatli davranmak durumundadırlar. Eğer bir hatta çok fazla kapasite yüklerlerse, gemilerinin boş sefer yapması tehlikesiyle karşılaşılır; az kapasite ise, taşıtıcıların taleplerini karşılayamamak anlamına gelecektir.

Taşıyıcılar, bir yandan programlı sefer sunmak, bir yandan da kapasitelerini doğru planlayabilmek amacıyla, çeşitli işbirliği yöntemleri geliştirmişlerdir. Bu işbirliği yapıları, ortak sefer programı yapmaktan, gemi paylaşmaya ve ortak liman ekipmanları kullanmaya kadar geniş bir faaliyet alanını içerebilir. Aşağıda, bu işbirliği yöntemleri incelenecek ve rekabeti kısıtlayıcı özelliklerine değinilecektir.

³ 20 feet büyüklüğündeki konteyner. Konteyner taşımacılığında ölçü birimi olarak kullanılmaktadır.

1.2. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞINDA İŞBİRLİĞİ ŞEKİLLERİ

1.2.1. Düzenli Hat Konferansları

1.2.1.1. Tarihte Düzenli Hat Konferansları

Düzenli hat taşımacılığında bugün hala geçerliliğini koruyan konferans sisteminin tarihi, 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar uzanmaktadır. Buharlı gemilerin kullanılmaya başlamasından önce denizlerin hakimi olan yelkenli gemilerin limanlara varışları ve sefer süreleri, büyük ölçüde hava şartlarına bağlıydı. Hava şartlarının uygun olduğu zamanlarda kapasite fazlası ve düşük fiyatlarla karlarını arttıran ihracatçılar, kötü hava şartlarında yetersiz kapasite ve fahiş fiyatlar nedeniyle zarar görmekteydiler.

Buharlı gemilerin dünya denizlerinde boy göstermeye başlamalarıyla birlikte, deniz taşımacılığı endüstrisinin yapısında büyük değişiklikler meydana gelmiştir. Rüzgar koşullarından bağımsız olarak çalışabilen buharlı gemilerle hem mallar daha kısa sürelerde taşınmaya, hem de varış tarihleri kesin olarak bilinmeye başlamıştır.

Aynı tarihlerde Süveyş Kanalı'nın gemi trafiğine açılmasıyla birlikte, Londra-Kalküta hattında çalışan buharlı gemiler bu kanalı kullanmaya başlamış, yelkenli gemiler ise Kızıldeniz'deki hava koşullarının elverişsizliğinden dolayı Afrika Kıtası'nın güneyinde yer alan Ümit Burnu'ndan dolaşmak, yani yaklaşık 4000 deniz mili daha uzun bir rotayı kullanmaya devam etmek durumunda kalmışlardır. Buharlı gemilerle rekabet edemeyen yelkenli gemi sahipleri, pazar paylarını korumak amacıyla fiyatlarını düşürmüş, buharlı gemi sahipleri de aynı şekilde cevap vermişlerdir. Taşıyıcılar arasındaki bu rekabet nedeniyle navlun bedellerinde yaşanan düşüş, bir çok gemi sahibini iflasa sürüklemiştir (Kendall 1986, 302).

Londra-Kalküta hattında çalışan ve iflas etme tehlikesi ile karşı karşıya kalan buharlı gemi sahiplerinin bir araya gelmesiyle, ilk düzenli hat konferansı meydana gelmiştir. Bu taşıyıcıların, konferans çatısı altında, kapasitelerini azaltarak fiyatları tekrar yükseltme çabasına girmeleri, taşıyıcıların yelkenli gemileri tercih etmeye başlamasına yol açmıştır. Buharlı gemi sahipleri ise, taşıyıcıları kendilerine bağlamak için, bir çeşit sadakat indirimi sistemi olan, sonradan ödemeli indirim sistemini⁴ uygulamaya başlamışlardır.

⁴ Düzenli hat konferanslarının sadakat indirimi uygulamaları, bu çalışmanın II.1.2.5. bölümünde ele alınmaktadır.

Levent KUTOĞLU

Zaman içinde, konferanslar bütün dünyada yaygınlaşmışlardır. 2001 yılı itibarıyla dünyada 150'nin üzerinde faal konferans bulunmaktadır (OECD 2002, 19). Bununla birlikte, son yıllarda meydana gelen bazı gelişmelerle, düzenli hat konferansları güçlerini kaybetmeye başlamışlardır. Özellikle, düzenli hat konferanslarına üye olmadan, tek başına faaliyet gösteren, büyük, "bağımsız" taşıyıcıların ortaya çıkmasıyla, konferansların pazar güçlerinde azalma olmuştur. Bağımsız taşıyıcıların konferans kontrolüne girmek istememeleri, fiyatları ve kapasite fazlasını kontrol altında tutmak isteyen konferansları bir takım başka arayışlara yöneltmiştir. Bu nedenle konferanslar bağımsız taşıyıcılarla, fiyat ve kapasiteyi kontrol etmeye yönelik, bağlayıcı özelliği olmayan müzakere anlaşmaları⁵ yapmaya yönelmişlerdir (Dinger 2002, 7).

ABD'de kurulmuş olan Okyanus Taşımacılığı Konferansları Danışma Komisyonu⁶ tarafından yayımlanan rapora (ACCOS 1992, iii) göre, konferansların dünya düzenli hat taşımacılığında, fiyatlar ve kapasite üzerindeki kontrolü azalmıştır. Bununla birlikte konferanslar, üyelerinin yatırımlarını birlikte planladıkları ve koordine ettikleri, bu yolla kapasite fazlasını kontrol altında tuttukları platformlar haline gelmişlerdir. Konferans çatısı altında bir araya gelen taşıyıcılar, talep ve navlun bedelleri konusunda karşılıklı bilgilerini paylaşmakta ve ileriye yönelik tahminler yapmaktadırlar.

Düzenli hat taşımacılığının kapasite fazlası sorunları günümüzde de güncelliğini korumaktadır. Bu durumun çok sayıda nedeni bulunmakla birlikte, devletlerin politik kaygılarla ve ülke çıkarlarını koruma güdüsüyle gemi yapımı sanayilerine destek vermeleri, vergi avantajları sağlamaları, ulusal filolarını destekleyici politikalar uygulamaları en önemli nedenler olarak sıralanabilir (ACCOS 2002, iii). Bu yönüyle düzenli hat taşımacılığı, sadece ticari kaygıların değil, aynı zamanda politik emellerin de yönlendirdiği bir endüstri durumundadır.

Konferanslar, belirli bir hatta düzenli hat taşımacılığı faaliyeti yürüten bir grup taşıyıcının oluşturduğu birliklerdir. Bunların yazılı anlaşmalar çerçevesinde faaliyet gösterip ve sekreteryalara sahip olanları bulunduğu gibi, sadece fiyatlar ve sefer sıklığı konusunda gevşek anlaşmalar etrafında çalışanları da bulunmaktadır (Farthing 1996, 96). Konferansların faaliyetleri, durumdan duruma değişim göstermekle birlikte, aşağıda listelenenlerden birini veya birden fazlasını içerebilmektedir:

- i. Ortak navlun bedelleri belirlemek.
- ii. Sefer sıklığı ve tahsisatı konusunda anlaşma yapmak.
- iii. Üyelik şartları oluşturmak.

⁵ Discussion agreement.

⁶ Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping.

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

- iv. Taşıttıcıları bağlamak amaçlı sadakat indirimleri yapmak.
- v. Ortak sürşarj⁷ belirlemek.
- vi. Yük havuzu oluşturmak,
- vii. Gelir havuzu oluşturmak.

Yukarıda sayılan ve rakipler arasında gerçekleştirilen faaliyetlerin hemen hepsi, rekabet hukukunun sakıncalı addettiği eylemlerdendir. Bu özellikleri dolayısıyla 20. yüzyıl boyunca rekabet hukuku açısından çokça sorgulanan düzenli hat konferansları, düzenli deniz taşımacılığı hizmeti sağlanmasına katkı yaptıkları düşüncesiyle hemen hemen bütün denizci ülkelerde rekabet hukuku uygulamalarından muaf tutulmuştur. Bu kapsamlı muafiyet, zaman içinde tekrar tekrar gündeme gelmiş ve kapsamı daraltılmış olsa da, günümüze kadar varlığını devam ettirmiştir.

Bu bağlamda, düzenli hat konferanslarının rekabeti kısıtlayıcı etkileri ilk defa 1909 yılında Kraliyet Deniz Konferansları Komisyonu⁸ bünyesinde Birleşik Krallık'ta gündeme gelmiş, bu Komisyon tarafından hazırlanan raporda, düzenli hat taşımacılığında konferans sisteminin gerekliliğinin altı çizilmiş ve devletin rekabeti tesis etmek gibi amaçlarla sektöre müdahale etmemesi gerektiği vurgulanmıştır. Bununla birlikte, taşıyıcıların konferanslara karşı bir araya gelerek örgütlenmeleri tavsiye edilmiş, bu yolla konferansların gücünün dengelenebileceği öngörülmüştür.

Konferansların antirekabetçi etkileri nedeniyle gündeme geldiği ilk ülkenin Birleşik Krallık olmasına karşın, düzenli hat konferanslarını ilk olarak düzenleyen ve faaliyetlerini denetim altına alan devlet ABD olmuştur (Farthing 1987, 106). Bu ülkede, ilk olarak 1914'de yayımlanan Aleksander Komisyonu⁹

⁷ Konferansların navlun bedelleri üzerindeki kontrolünün artık kaybolduğu bugünlerde, taşıttıcılar tarafından en fazla şikayet konusu edilen konferans faaliyetlerinden bir tanesi sürşarj uygulamalarıdır. Sürşarj, taşıttıcıların bir maliyet kaleminde meydana gelen artışı, doğrudan navlun bedeline yansıtması anlamına gelmektedir. Örneğin düzenli hat taşıttıcıları, yakıt fiyatlarının seviyesinde bir artış olduğunda yakıt sürşarjı adı altında, konteyner başına ek ödeme talep edebilirler. Diğer bir sürşarj uygulaması ise, limanlarda yoğunluk olması nedeniyle gemilerin fazladan bekleme yaptıkları durumlarda, beklemekten doğan maliyeti karşılamak için taşıttıcılardan ek ödeme talep edilmesi olup buna liman yoğunluğu sürşarjı (port congestion surcharge) denmektedir. Öte yandan taşıttıcılar, maliyetlerde herhangi bir artış olmadığı halde, taşıttıcılık hizmetlerine olan talebin artmasından faydalanarak, karlarını arttırmak amacıyla, yüksek sezon sürşarjı (peak season surcharge) adı altında, fiyatlarda artış yapabilmektedirler. Yine düzenli hat taşımacılığında çok sık görülen bir uygulama, kurlarda düşüş olması durumunda yapılan fiyat artışları olup buna kur ayar faktörü (currency adjustment factor) denmektedir. Sürşarj uygulanıp uygulanmayacağı, uygulanırsa seviyesinin ne olacağı, genelde taşıttıcıların konferans bünyesi altında bir araya gelerek ortak kararlaştırdıkları hususlardır. Bununla birlikte herhangi bağımsız taşıttıcılar da genelde konferansların bu konudaki kararlarını uygulamaktadırlar.

⁸ *Royal Commission on Shipping Rings*.

⁹ Alexander Commission. ABD Kongresi bünyesinde, düzenli hat konferanslarının faaliyetlerini incelemeye yönelik olarak kurulmuş bir komisyondur.

Levent KUTOĞLU

raporu ile başlayan, konferansların rekabeti kısıtlayıcı faaliyetlerini düzenleme süreci, 1916 da yürürlüğe konan Denizcilik Kanunu ile sonuçlanmış, bundan sonra 1960, 1980 ve 1990'lı yıllarda, kanun değişikliği ile sonuçlanan çeşitli çalışmalar yapılmıştır.

Günümüzde bir çok ülkede, konferansların rekabet hukuku uygulamalarından muaf tutulması uygulaması, bir takım ayrışmalar olmakla birlikte devam etmektedir. Bu bağlamda, ABD, Kanada, Avustralya ve Japonya gibi devletler yasalar çıkararak sektörü muafiyet şemsiyesi altına almış, Avrupa Konseyi de 1986 yılında çıkarmış olduğu 4056/86 sayılı Tüzük'le aynı yolu takip etmiştir. Söz konusu Tüzük'le Avrupa Konseyi, düzenli hat konferanslarına Roma Antlaşması'nın 81 ve 82. maddelerinin uygulanmasını düzenlemiş ve konferansların bir takım faaliyetlerine Antlaşma'nın 81(1). maddesinden muafiyet tanımıştır. Yaklaşık 18 yıldır hiç bir değişime uğramadan yürürlükte kalan Tüzüğün gözden geçirme çalışmaları, 2003 yılında başlatılmış olup bu çalışmanın yapıldığı tarihte de devam etmektedir.

UNCTAD Düzenli Hat Konferansları İçin Davranış Kodu

Düzenli hat taşımacılığının uluslararası nitelikte bir sektör olması nedeniyle, bu pazarı düzenlemeye yönelik girişimler, devletler arasında çeşitli anlaşmazlıklara yol açmıştır. Örnek olarak ABD'de, konferansların rekabeti kısıtladığı ve eylemlerinin Sherman Kanunu'na aykırı olduğu gerekçesiyle uygulanan düzenleme ve denetim,¹⁰ bu ülkeye sefer düzenleyen Avrupa ve özellikle Birleşik Krallık menşeli düzenli hat taşıyıcılarının faaliyetlerini zorlaştırmış (Farthing 1987, 113); bu nedenle ulusal taşıyıcılarının çıkarlarını korumak isteyen İngiliz Hükümeti ile ihracatçıları kollamaya çalışan ABD arasında tartışmalar yaşanmıştır.

Diğer taraftan, gelişmekte olan ülkeler, varolan düzenli hat taşımacılığı rejimini, büyük filolara sahip gelişmiş ülkelerin lehine işleyen bir sistem olduğu, kendi ülkelerine ait taşıyıcıların konferanslardaki katılımının yetersiz olduğu ve taşınan kargodan yeterince pay alamadığı gerekçeleriyle UNCTAD gündemine taşımışlardır (Farthing 1987, 128). Uzun pazarlıklar ve tartışmalarla yürüyen UNCTAD süreci, 6 Nisan 1974 yılında imzalanan UNCTAD Düzenli Hat Konferansları İçin Davranış Kodu Konvansiyonu¹¹ ile sonuçlanmıştır.¹² Bu

¹⁰ ABD'de konferansları denetim almaya yönelik kanunlar yürürlüğe konmuş da olsa, konferanslar her zaman rekabet kanunlarından muaf tutulmuştur. ABD'de konferanslara uygulanan denetim, I.2.1.2. bölümde anlatılmaktadır.

¹¹ *UNCTAD Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences*. Söz konusu Davranış Kodu'nun hükümleri ve bunların açıklamaları için bkz. Sturme (1985). Bundan böyle, UNCTAD Kodu ya da Kod olarak anılacaktır.

¹² Türkiye Cumhuriyeti de söz konusu koda imza atmıştır. Ancak Kod hala TBMM'de onaylanmış değildir.

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

davranış kodu hazırlanırken, gelişmekte olan ülkelerin baskısı ile, bir hattın iki ucundaki ülkelerin ulusal taşıyıcılarının, bu hattaki toplam kargonun %40'ını taşımaları ve geri kalan %20'nin diğer ülkelerin taşıyıcıları tarafından taşınması kuralı eklenmiş, fakat bu kural gerçekte çok az uygulanmıştır. Söz konusu metinde düzenli hat konferansı "birden fazla uluslararası düzenli hat taşımacılığı hizmeti veren teşebbüsün bir araya gelerek, aralarında, verdikleri hizmet için ortak bir navlun tarifesi ve taşımacılık hizmeti ile ilgili başka şartları belirlemek suretiyle oluşturdukları birlik" olarak tanımlanmıştır.

UNCTAD Kodu zaman içinde bir çok ülke tarafından benimsenmiş, uluslararası düzeyde geçerlilik kazanmış bir düzenlemedir. Avrupa Konseyi de, 15 Mayıs 1979'da yürürlüğe soktuğu 954/79 sayılı Tüzük'le¹³, üye ülkelerin söz konusu Kodu uygulamasına izin vermiş ve Avrupa Birliği bünyesinde düzenli hat konferanslarının hukuki temelini oluşturmuştur. Bundan sonra, Konsey, 22 Aralık 1986 tarihinde, 4056/86 sayılı Tüzüğü de yürürlüğe sokarak Roma Antlaşması'nın 81. ve 82. maddelerinin uluslararası düzenli hat deniz taşımacılığına uygulanma şeklini belirlemiştir.

1.2.1.2. ABD'de Düzenli Hat Konferanslarına İlişkin Düzenlemeler

Düzenli hat konferansları 19. yüzyılın ikinci yarısından beri taşıyıcılar arasında çok yaygın olarak görülen bir örgütlenme biçimi olarak süregelmektedir. İlk zamanlarda faaliyetlerini herhangi bir denetime tabi olmadan devam ettiren konferanslar, rekabet hukukunun ortaya çıkması ile birlikte bazı ülkelerde denetim altına alınmaya çalışılmış ve özellikle de fiyat belirleme ve kapasite regülasyonu¹⁴ ile ilgili faaliyetleri nedeniyle zaman içinde çok tartışılır olmuşlardır. Buna rağmen, rekabet hukukunun mevcut olduğu bir çok ülkede muafiyet şemsiyesi altında rekabet kurallarından korunmakta olan düzenli hat konferansları, tanınan muafiyetin içeriği ve kapsamı açısından ülke bazında farklılıklar içeren rejimlere tabidirler.

Konferansların rekabeti bozucu etkilerinin ABD'de daha 1910'lu yıllarda incelenmeye başladığı görülmektedir. 1914 yılında Aleksander Komisyonu, düzenli hat konferanslarının faaliyetlerini incelediği bir raporu kaleme almıştır. Söz konusu raporda, konferansların rekabeti kısıtlayıcı etkilerine işaret edilmiş, bununla birlikte fiyat istikrarı sağlamak, küçük ihracatçıların aleyhine ayrımcılık yapılmasını engellemek gibi çok önemli faydalarının olduğu vurgulanmıştır. Bunun üzerine ABD Kongresi,

¹³ OJ 1989 L 121. Bu Tüzük, "Brüksel Paketi" (*Brussels Package*) olarak da anılmaktadır.

¹⁴ Bir konferansın üyelerinin herhangi bir hatta arz ettikleri kapasiteye sınırlama getirilmesi anlamında kullanılmaktadır.

Levent KUTOĞLU

Komisyon'un tavsiyeleri doğrultusunda hazırlanan Denizcilik Kanunu'nu¹⁵ 1916 yılında yürürlüğe koymuştur. Bu Kanun'la düzenli hat konferansları rekabet kanunlarından muaf tutulmuş, ancak aynı zamanda denetim altına alınmışlardır.¹⁶ Kongre tarafından oluşturulan bu rejim, ABD'de yürürlükte olan Sherman Kanunu'nun ruhunu oluşturan, aynı pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler arasındaki işbirliğinin kamu zararına olduğu felsefesiyle çelişki içindedir; zira teşebbüslerin fiyat belirleme ve pazar paylaşma gibi rekabeti bozan faaliyetlerine izin verilmektedir. Muafiyet tanırken aynı zamanda denetlemek şeklinde özetlenebilecek bu rejim, kendine has bir durum oluşturmuş ve konferansların bu statüsü ileriki yıllarda da sürekli tartışma konusu olmuştur (ACCOS 1992, 6).¹⁷

ABD'nin Denizcilik Kanunuyla ortaya serilen yaklaşım, o zaman için diğer ülkelerin yaklaşımına göre daha kontrolcü ve düzenleyici bir denizcilik politikasına işaret etmektedir. (ACCOS 1992, 6). Örnek olarak, fiyat ve başka konularda yapılan denetimin yanı sıra, konferansların taşıtıcıları kendilerine bağlayan sonradan ödemeli indirim¹⁸ sistemine bu kanunda izin verilmemekte ve ayrıca konferans anlaşmalarının Birleşik Devletler Denizcilik Kurulu'na¹⁹ bildirilmesi zorunluluğu getirilmektedir.

1959 yılında, Denizcilik Kanunu, özellikle sadakat sözleşmeleri odaklı bir gözden geçirmeye tabi tutulmuştur. 1961 yılında çıkan bir kanunla sonuçlanan bu çalışmayla, konferansların üzerindeki denetim biraz daha arttırılmış, bunların tarifelerini Federal Denizcilik Komisyonu'na²⁰ bildirmeleri zorunlu hale getirilmiştir. Aynı kanunla FMC'ye, ABD'nin dış ticaretine zarar verecek unsurlar içermesi durumunda, konferans tarifelerini onaylamamak yetkisi de tanınmıştır.

1980'lere gelindiğinde ise sektörü değiştiren başka bir dinamik, kanunun yeniden ele alınmasında önemli bir etken olmuştur. Gerçekten de 1960'larda başlayan konteynerleşme süreci, sektörde bir devrim niteliğindedir. İlk olarak, limanlarda, işçilikten kaynaklanan yüksek elleçleme²¹ maliyetlerini azaltmanın bir çaresi olarak kullanılan konteynerler, aynı zamanda kombine taşımacılığı

¹⁵ *Shipping Act*.

¹⁶ Örneğin bu Kanun'la konferansların sonrada ödemeli indirim sistemleri kullanmaları yasaklanmış, ayrıca konferanslara anlaşmalarını Denizcilik Komisyonu'na (*Shipping Board*) bildirme zorunluluğu getirilmiştir.

¹⁷ Aynı kanunla, rekabeti bozucu etkileri nedeniyle sadakat sözleşmeleri yasaklanmıştır. Konferansların sadakat sözleşmeleri,, tezin ilgili bölümünde incelenmektedir.

¹⁸ Bkz. II.1.2.5. bölüm.

¹⁹ *United States Shipping Board*.

²⁰ *Federal Maritime Commission (FMC)*.

²¹ Elleçleme, limanlarda yükleri gemilere yükleme ve gemilerden indirme faaliyetlerini anlatmak için kullanılan bir terimdir.

kolaylaştırmış ve düzenli hat konferanslarının, taşıma faaliyetlerini kara taşımacılığını kapsayacak şekilde genişletmelerini sağlamıştır. Böylelikle konferansların, taşımacılık faaliyetlerinin kara kısmında da rekabet kanunlarından muaf olup olmadıkları sorusu gündeme gelmiş, bu konuya yönelik düzenlemeler yapılması gerekmiştir.

Kombine taşımacılıkla ilgili yasal belirsizliklere ek olarak, hizmet sözleşmelerinin²² statüsü hakkındaki soru işaretleri ve diğer başka sebeplerle başlatılan Kanun yenileme çalışmaları, 1984 yılında yeni bir Denizcilik Kanunu'yla sonuçlanmıştır. Bu Kanun'da yer alan önemli bir yenilik, ilk defa kombine taşıma fiyatlarının da konferans bünyesinde belirlenmesine izin verilmiş olmasıdır. Ancak daha da önemli bir değişiklik, bağımsız hareket ve hizmet sözleşmeleri konusunda yapılmıştır. Daha önceden, bazı ihracatçılara indirim yapılırken bazılarında yapılmamasının ayrımcılık doğuracağı gerekçesiyle, kanun koyucu tarafından şüpheyle yaklaşılacak bağımsız harekete²³ yeni Kanun'la izin verilmiş; konferansların, üyelerinin bağımsız harekete girmelerini engellemeleri yasaklanmıştır. Ayrıca FMC'ye haber vermek ve bazı şartlarını kamuya duyurmak şartıyla, taşıyıcıların müşterileriyle hizmet sözleşmeleri akdetmelerine de izin verilmiştir.²⁴

Bunun yanı sıra, 1984 yılında ilk olarak, ABD devletlerinde deniz ulaştırması politikasının önemli bir ayağını oluşturan, "umumi taşıma"²⁵ olarak tabir edilen, bir taşıyıcının taşıtanlar arasında ayırım yapmaması anlamına gelen ve tarih boyunca uygulanmış olan (ACCOS 1992 , 14) prensip kanuna açık olarak konulmuştur. Buna göre, bir taşıyıcı herhangi bir taşıtana sağladığı özel bir indirim ya da farklı kalitede bir hizmeti, aynı durumda bulunan diğer taşıtıcılara da sağlamak zorundadır. Bunun uygulanmasını sağlamak için ise, konferanslara her türlü hizmet sözleşmesini FMC'ye bildirme zorunluluğu getirilmiştir. Ancak, aynı durumda bulunan taşıtıcılara da aynı hizmeti sunma şartı, taşıyıcıların hizmet sözleşmeleri yapmaktan kaçınmalarına yol açmış, bundan zarar gören taşıtıcılar ve bazı taşıyıcılar, yaklaşık 10 yıl sonra başlayan kanun yenileme çalışmalarında konuyu tekrar gündeme getirmişlerdir.

1984 yılında ilk olarak gündeme gelen hizmet sözleşmeleri, düzenli hat taşımacılığında bundan sonra yapılan düzenleme çalışmalarının odak noktasını oluşturmaktadır. 1998 yılında çıkarılan Okyanus Denizciliği Reformu Kanunu²⁶

²² Taşıyıcılarla taşıtıcılar arasında akdedilen, uzun süreli hizmet alım sözleşmeleridir. Bu sözleşmelerde fiyatlar karşılıklı pazarlıkla belirlenmekte, konferans fiyat tarifeleri uygulanmamaktadır. Hizmet sözleşmeleri, bu çalışmanın II.1.2.8. bölümünde incelenmektedir.

²³ Konferans üyesi bir teşebbüsün belirli bir süre önceden haber vermek şartıyla, bir taşıtıcıya konferans fiyat tarifesinden daha düşük navlun bedeli uygulaması, anlamına gelmektedir.

²⁴ Hizmet sözleşmeleri konusu, II.1.2.8. bölümde ayrıntılı olarak incelenmektedir.

²⁵ *Common carriage*.

²⁶ *Ocean Shipping Reform Act, (OSRA)*.

Levent KUTOĞLU

ile getirilen yeniliklerden en önemlileri hizmet sözleşmeleri konusunda olmuştur. Örnek vermek gerekirse, hizmet sözleşmelerinin kamuya duyurulma zorunluluğu kaldırılmıştır. Bununla birlikte, düzenli hat taşımacılığı sektörüne tanınan geniş muafiyete dokunulmamıştır. Özellikle de fiyat belirleme, kapasite düzenleme gibi tipik konferans faaliyetleri, yine rekabet kanunlarından muaf tutulmaya devam edilmiştir.

1.2.2. Müzakere Anlaşmaları

Müzakere anlaşmaları, genel olarak, konferans üyesi olan taşıyıcılar ile bağımsız taşıyıcılar arasında, bir hatta sunulan kapasitenin sınırlandırılmasına, “müzakere edilmesine” yönelik olarak yapılan anlaşmalardır. Bu anlaşmalar, 1980’lerde, geniş konteyner gemisi filolarına sahip, başka taşıyıcılarla işbirliği yapmadan da yeterli sıklıkta sefer yapabilen, iyi hizmet kalitesi sunan ve bu nedenle konferans üyesi olmak istemeyen bağımsız taşıyıcıların, dünya deniz ticaretinde boy göstermeye başlamalarıyla beraber gündeme gelmiştir (Dinger 2002, 7). Bu bağımsız taşıyıcılar için, konferanslara üye olmamak daha karlı bir seçimdir; böylece konferansların fiyat ve kapasite ile ilgili sınırlamalarına uymak zorunda kalmamakta, ancak aynı zamanda konferans üyelerinin pazardaki toplam kapasiteyi azaltmalarından ve navlun bedellerini arttırmalarından yararlanmaktadırlar. Kendileriyle aynı hatta faaliyet gösteren bu bağımsız taşıyıcıları konferansa dahil etmeyi veya bunlarla bağlayıcı fiyat anlaşmaları yapmayı başaramayan konferans üyeleri, bağımsızlarla gönüllülük esasına dayalı müzakere anlaşmaları yapma yoluna gitmişlerdir.

Müzakere anlaşmalarının, son yıllarda düzenli hat taşımacılığında, fiyat ve kapasite sınırlamaları konusunda başlıca işbirliği platformu haline geldiği görülmektedir (FMC 2001, 3). Taşıyıcılar, müzakere anlaşmaları çerçevesinde, fiyat belirlemekten ziyade, taşıma faaliyetlerinde uygulayacakları sürşarj ve genel fiyat arttırmalarına²⁷ ilişkin koşullar konusunda ortak uygulama yapmaya yönelik rehberler oluşturmaktadırlar.

Transpasifik Stabilizasyon Anlaşması,²⁸ 1980’li yıllardan günümüze varlığını sürdüren tipik bir müzakere anlaşması örneğidir. 1988 yılında FMC’ye ilk bildirildiğinde, ABD-Uzak Doğu hattında kullanılan kapasitenin %10 azaltılmasını amaçlamaktaydı. Bu nedenle anlaşmaya taraf taşıyıcıların her biri, gemilerinin kapasitelerinin %10’unu kullanmıyorlardı. Bugün, ABD-Uzak Doğu düzenli hat ticaretinin yaklaşık %90’ını kontrol eden bu anlaşma; 2004 yılının ilk yarısında, %95’lere varan kapasite kullanım oranlarından yararlanarak,

²⁷ *General Rate Increase*. Konferansların genellikle talepteki artışa bağlı olarak navlun bedellerini arttırmaları anlamına gelmektedir.

²⁸ *Transpasific Stabilization Agreement*.

navlun bedellerinde konteyner başına 700 ABD Doları kadar artırımlar yapmıştır (UNCTAD 2004, 64).

Müzakere anlaşmaları, düzenli hat konferansları ile bağımsız taşıyıcılar arasında yapılması ve bu nedenle konferanslar üzerindeki bağımsız taşıyıcılardan gelen rekabet baskısını önlemesi nedeniyle, özellikle Avrupa Birliği bünyesinde kuşkuyla yaklaşılacak anlaşmalar olup Komisyon konferanslar ve bağımsızlar arasındaki bu anlaşmaları çok dikkatli ele almaktadır (OECD 2002, 25).²⁹

1.2.3. Konsorsiyumlar

Konsorsiyumlar 20. yüzyılın ikinci yarısında yaygın olarak kullanılan operasyonel işbirliği yapıları olup, konteynerleşme sürecinin değiştirdiği pazar şartlarına bağlı olarak ortaya çıkmışlardır. Aslında bir ortak girişim olan konsorsiyumlar,³⁰ üyelerine faaliyetlerini rasyonalize etme, risk paylaşma ve ortak yatırım yapma gibi imkanlar sunmakta, bu özellikleriyle konferanslardan ayrılmaktadırlar.

1960'lı yıllarda başlayan konteyner kullanımı, düzenli hat taşımacılığını önemli şekilde değiştirmiştir. Yüklerin standart şekil ve büyüklükteki konteynerlerle taşınması, aynı gemide farklı tipteki kargonun taşınmasına olanak vermiş, böylelikle yükün cinsinden bağımsız olarak, taşıyıcıların birbirlerinin gemisinden konteyner bölmeleri³¹ kiralaması³² mümkün olmuştur. Konteyner kullanımı, sadece gemilerin ortak kullanımını sağlamamıştır; limanlarda konteynerleri elleçlemek için kullanılan ekipmanların da yine farklı taşıyıcılar arasında ortak olarak kullanılmasını mümkün kılmıştır. Bütün bu operasyonel işbirliği olanakları, taşıyıcıların konteyner kullanımına geçiş için ihtiyaç duydukları yatırımları, konsorsiyumlar bünyesinde bir araya gelerek birlikte gerçekleştirmelerini ve bu yolla yatırım risklerini paylaşmalarını sağlamıştır.

Bir kaç düzenli hat taşıyıcısının, bir hatta gemilerini ortak bir program altında çalıştırmaları ve bu gemilerin toplam kapasitesini, sundukları kapasite ile oranlı bir şekilde paylaşmaları yaygın olarak görülen bir konsorsiyum çeşididir. Öte yandan, konsorsiyumların faaliyetleri bu kadarla sınırlı değildir. Ortak liman ekipmanı kullanımı ve ortak pazarlama şirketi işletmek de, konsorsiyumların faaliyetleri arasında yer almaktadır.

²⁹ Avrupa Komisyonu, 4056/86 sayılı Tüzüğün gözden geçirme çalışmaları dahilinde yayımladığı "Beyaz Kitap'ta", müzakere anlaşmalarının, düzenli hat konferanslarına göre rekabeti daha kısıtlayıcı olduğunu belirtmektedir (EC 2004b, 6).

³⁰ Konsorsiyumların ortak girişim statüsü bu çalışmanın II.2.1. bölümünde ele alınmaktadır.

³¹ Slot.

³² Slot charter.

Levent KUTOĞLU

Konsorsiyumlar, operasyonel işbirliği temelinde kurulmaları nedeniyle konferanslardan farklıdır. Zira konferansların işlevleri, genellikle üyelerinin ortak fiyat belirlemeleri ve kapasite sunumlarını kararlaştırmaları ile sınırlıdır. Konsorsiyumlar, maliyet düşürmeye ve etkinlik yaratmaya yönelik ortak girişimler olup, taraflarının tek başlarına sunamayacakları boyuttaki hizmetleri işbirliği yoluyla sunmalarına hizmet etmektedirler.³³ Örneğin, konferans üyesi taşıyıcılar arasında, karşılıklı slot kiralınması gibi, konsorsiyumlara has faaliyetler bulunmamaktadır.

Konsorsiyumlar konusunda Avrupa Birliği'nin ABD, Japonya ve Kanada gibi ülkelerden ayrılan bir uygulamaya sahip olduğu görülmektedir. Bu ülkelerde konsorsiyumlar, yapısından ve işleyişinden bağımsız muafiyet altındayken, Avrupa Komisyonu, grup muafiyeti tüzüğü çıkartarak konsorsiyumların muafiyet kapsamına alınan faaliyetlerine sınırlama getirmektedir.³⁴

1.2.4. Stratejik İttifaklar

Stratejik ittifaklar, farklı coğrafi pazarlarda faaliyet gösteren taşıyıcılar arasında, bu taşıyıcıların birbirlerinin servis ağlarından karşılıklı yararlanmasına yönelik olarak yapılan işbirliği anlaşmalarıdır. 1990'lı yıllarda hız kazanan globalleşme sürecinde, şirketlerin faaliyetlerini dünya çapına yayma, ürünlerini birden fazla pazarda satma yoluna gitmesi, bu şirketlere taşıma hizmeti sunan taşıyıcıların operasyonlarını dünya çapına yaymalarını zorunlu kılmıştır. Taşıyıcılar, bu yeni pazar şartlarına ayak uydurmak amacıyla, dünyanın değişik bölgelerinde faaliyet gösteren başka taşıyıcılarla stratejik ortaklıklar kurup faaliyetlerini bunlarla entegre etmeye yönelmektedirler (Midoro ve Pitto 2000, 32).

Stratejik ittifaklar, düzenli hat taşımacılığında konteyner kullanımının olanaklı kıldığı yapılanmalardır. Gerçekten de konteyner kullanımı ile birlikte, farklı tipte kargoların aynı gemide taşınması imkanı ortaya çıkmış, ayrıca konteyner içine yerleştirilen kargonun limanlarda gemiden gemiye aktarılması mümkün kılındığı gibi, bu konteynerlerin limanlarda tren vagonlarına ya da tırlara aktarılması olanağı doğmuştur. Bu şekilde hayata geçirilen kombine taşımacılık sayesinde, taşıyıcılar da artık nakliye hizmetlerinin deniz ve kara ayaklarını ayrı ayrı satın almak yerine, kapıdan kapıya taşımacılık ve tam

³³ Avrupa Konseyi de, bu gerçekten hareketle konsorsiyumlar için ayrı bir muafiyet rejimi oluşturmayı gerekli görmüş, 479/92 sayılı Tüzükle konsorsiyumlarla ilgili grup muafiyeti tüzüğü çıkartma yetkisini Avrupa Komisyonu'na delege etmiştir. Konu, bu çalışmanın II.2. bölümünde incelenmektedir.

³⁴ Konu, çalışmanın II.2. bölümünde ele alınacaktır.

zamanın teslim³⁵ hizmetleri talep etmeye başlamıştır. Bu yeni hizmetlerin etkin olarak verilebilmesi için dünyanın farklı bölgelerinde faaliyet gösteren taşıyıcı teşebbüsler, stratejik ortaklıklar yoluyla bir araya gelmeye yönelmişlerdir.

Öte yandan, sektörün yeni dinamikleri içinde ölçek ekonomilerinden yararlanmak isteyen taşıyıcı teşebbüsler, giderek daha büyük konteyner gemileri çalıştırmaya yönelmişlerdir. Bu büyük gemilerin kapasite kullanımının belirli bir seviyede tutulması ihtiyacı, taşıyıcıları stratejik ittifaklar aracılığıyla hizmet ağlarını entegre etmeye itmiştir (Haralambides 2000).

Gemilerin kapasite kullanımı ile ilgili sorunlara ek olarak, büyük konteyner gemilerinin sadece gerekli altyapı yatırımlarını yapmış olan büyük limanlara yanaşabiliyor olması, merkez-ve-uç³⁶ sistemlerinin kullanılmasını gerektirmiştir (Bkz Şekil-1). Bu sistemde bütün limanlar arasında sefer yapılması yerine, uç olarak adlandırılan noktalardan, diğer bir deyişle, küçük, tali limanlardan, besleyici³⁷ gemileri aracılığıyla merkez limanlarına taşıma yapılmakta, merkez limanlarında aktarma gerçekleştirildikten sonra, büyük konteyner gemileri ile diğer merkez limanına taşınan yükler yine besleyiciler aracılığı ile küçük limanlara dağıtılmaktadır. Bu sistemin, şekil-1’de gösterilen noktadan noktaya sistemine göre bir çok avantajı vardır. Öncelikle, büyük gemilerin her limana uğramasına gerek kalmamakta, küçük gemiler, besleyici hizmeti vermek suretiyle, küçük limanlardan büyük gemilerin uğrayabilecekleri büyük limanlara yük taşımaktadırlar. Böylelikle, hem besleyici hatlarında hizmet veren küçük gemilerin, hem de ana hatlarda faaliyet gösteren büyük gemilerin kapasite kullanımının yüksek olması sağlanmakta, kapasite maliyetlerinden tasarruf edilmektedir.³⁸ Taşıyıcılar açısından etkinlik sağlayıcı operasyonel işbirliği çeşitleri olan stratejik ittifaklar, düzenli hat taşımacılığında giderek yaygınlaşmaktadır.

³⁵ *Just in time.*

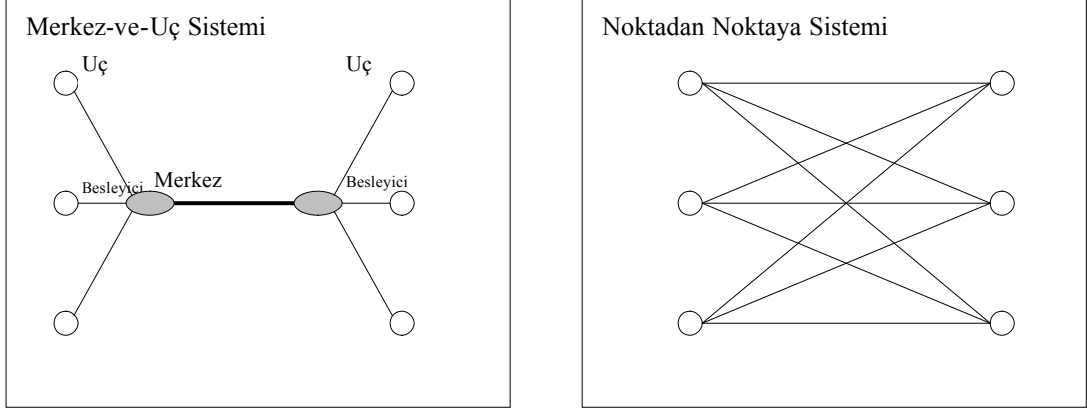
³⁶ *Hub-and spoke.*

³⁷ *Feeder.*

³⁸ FMC (2001, 3)’ye göre, 2001 yılından önceki 4 yılda taşıyıcılar TEU başına 260 ABD doları maliyet tasarrufu gerçekleştirmişlerdir.

Levent KUTOĞLU

Şekil 1- Merkez-ve-Uç Sistemi



Stratejik ittifaklar, taraflarının ittifakın kapsadığı coğrafi alan içindeki pazara giriş stratejilerini ve diğer rekabetçi davranışlarını etkiledikleri ölçüde rekabet hukukunun konusu olabilirler. Bu yönleriyle stratejik ittifakların, rekabet hukuku açısından gelecekte daha fazla tartışılması beklenebilir.

BÖLÜM 2

AVRUPA UYGULAMALARI

Bu bölümde, Avrupa Konseyi'nin düzenli hat taşımacılığına ilişkin 4056/86 sayılı Tüzüğü incelenecek, uygulamalarından örnekler verilecektir. Oldukça önemli bir pazarı düzenleyen bu Tüzüğün kısa ve belirsizlikler içeren yapısı nedeniyle, uygulama esaslarını anlayabilmek için Komisyon, Bidayet Mahkemesi ve ATAD'ın düzenli hat taşımacılığı ile ilgili kararlarını ayrıntılı olarak incelemek gereklidir. Bu gerçekten hareketle, Tüzük'te yer alan kavramlar ve önemli hükümler, Avrupa Birliği içtihadından kararlarla aydınlatılacaktır. Ayrıca, Tüzük'te yer almamakla birlikte rekabet kurallarının düzenli hat taşımacılığına uygulanması konusunda önemli hususlar olan, düzenli hat konferanslarının fiyat ayrımcılığı ve hizmet sözleşmeleri ile ilgili uygulamaları da bu bölüm içinde incelenecektir. Buna ek olarak, düzenli hat taşımacılığında konteyner kullanımı ile ortaya çıkan konsorsiyumlara da değinilecek ve bunlarla ilgili Avrupa Birliği düzenlemeleri anlatılacaktır.

2.1. 4056/86 SAYILI TÜZÜK

2.1.1. Tüzük Öncesi Yapı

Avrupa Birliği açısından, rekabet kurallarının uygulanabilirliği konusu, düzenli hat taşımacılığında önce, genel olarak tüm ulaştırma sektörü için uzun bir süre boyunca tartışmalı statüsünü korumuştur. Bu konudaki tartışmaların kaynağını, Avrupa Birliği'nin kurucu anlaşması olan Roma Antlaşması'nda ulaştırma ile ilgili ayrı bir bölüm bulunması oluşturmaktadır.³⁹ Roma Antlaşması'nın ulaştırmayı ayrı bir politika alanı olarak benimsemesinden hareketle, Antlaşma'nın rekabetle ilgili 81. ve 82. maddelerinin ulaştırmaya

³⁹ Antlaşma'nın 70-80. maddelerini kapsayan ulaştırma bölümü, Avrupa Birliği'nin ortak bir ulaştırma politikası oluşturmasına yönelik kuralları içermektedir.

uygulanamayacağı sonucuna varan Avrupa Konseyi'nin tutumu, rekabet kurallarının ulaştırma sektörüne uygulanmasını oldukça geciktirmiştir.⁴⁰

Henüz 1962 yılında çıkarılan 141 sayılı Tüzük'le⁴¹ ulaştırma sektörü, Komisyon'un rekabet kurallarını uygularken kullanacağı usulü düzenleyen 17 sayılı Tüzüğün⁴² kapsamı dışında bırakılmıştır. Oluşan boşluğu doldurmak amacıyla Komisyon 1017/68⁴³ sayılı Tüzük'le kara, demiryolu ve iç su yolu ulaşımı için bir rekabet rejimi oluşturmuş, havayolu ve denizyolu ulaşımı için ise konu açık kalmaya devam etmiştir.

Antlaşma'nın rekabet ile ilgili hükümlerinin ulaştırma sektörüne uygulanıp uygulanmayacağı meselesi yıllarca belirsizliğini koruduktan sonra, konu 1974 yılında ATAD tarafından alınan ve aslında Antlaşma'nın rekabetle ilgili hükümleriyle ilgili olmayan bir kararla, French-Seamens kararıyla⁴⁴ çözülmüştür. Söz konusu olayda Avrupa Komisyonu, Fransız Hükümeti'nin, Fransız gemilerinde çalışacak personelin belirli bir kısmının Fransız olması zorunluluğunu getirmesini şikayet konusu yapmıştır. Komisyon'un şikayet gerekçesi ise, Fransız Hükümetinin bu uygulamalarının Antlaşma'nın, üye ülke vatandaşları arasında tabiiyeti nedeniyle ayrımcılık yapılmasını yasaklayan 48. maddesini ihlal ettiğiidir. Fransız Hükümeti ise, Roma Antlaşmasının 48. maddesinin ulaştırmaya uygulanamayacağı, zira ulaştırmanın Antlaşma'nın genel hükümlerinden muaf tutulduğu görüşünü savunmuştur. Dava sonucunda ATAD, Komisyon'un görüşünü kabul ederek Roma Antlaşması'nın genel hükümlerinin ve dolayısıyla 48. maddesinin ulaştırma için de geçerli olduğuna hükmetmiştir. Bu karar, ulaştırma sektörünün Roma Antlaşması'nın genel hükümlerine ve dolayısıyla rekabetle ilgili 81. ve 82. maddelerine tabi olduğunu ortaya koymuştur. Daha sonra 1986 yılında aldığı Nouvelles Frontières kararında⁴⁵ ATAD, bu sefer Antlaşma'nın rekabetle ilgili hükümlerinin ulaştırma sektörüne de uygulanması gerektiğine hükmetmiştir.

Buna rağmen Avrupa Birliği'nde, uluslararası deniz taşımacılığı sektörü, 1979 yılında Brüksel Paketi'nin Avrupa Birliği'ne üye ülkeler tarafından kabul edilmesine kadar, herhangi bir denetime veya rekabet uygulamasına tabi olmamış, sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerin denetiminde kalmıştır (Faull ve Nikbay 1999, 875). 1979 yılında kabul edilen söz konusu paketle, Konsey,

⁴⁰ Avrupa Birliği'nde rekabet kurallarının ulaştırmaya uygulanması sürecinin detaylı anlatımı için bkz. Blanco ve Houtte (1996, 30-51)

⁴¹ Taşımacılığı, 17 sayılı Tüzüğün Uygulanmasından Muaf Tutan 141/62 sayılı Konsey Tüzüğü, OJ 1962 124, p. 2751.

⁴² OJ 13, 21.2.1962, p. 204.

⁴³ OJ 1969 L 175, p. 1.

⁴⁴ Case 167/73 Commission vs. France, [1974] ECR 359.

⁴⁵ ECR [1986] 1425.

UNCTAD bünyesinde imzalanan UNCTAD Düzenli Hat Konferansları İçin Davranış Kuralları Kodu'nu⁴⁶ üye ülkelerin kabul etmesine izin vermiştir.⁴⁷

Brüksel Paketi'nin Avrupa Konseyi tarafından yürürlüğe konulmasını takiben, düzenli hat konferansları konusunda Avrupa Birliği nezdinde bir rekabet rejimi oluşturulması için başlatılan çalışmalar, 1986 yılında 4056/86 sayılı Tüzüğün yürürlüğe konulmasıyla sonuçlanmıştır. Uluslararası düzenli hat taşımacılığında bir rekabet politikası oluşturmaktan ziyade, 19. yüzyılın ikinci yarısından beridir süre gelen ve dünya genelinde uygulanan konferans sistemini, bunların rekabete açıkça aykırı faaliyetlerini resmen kabul etmeye yönelik olarak hazırlanan Tüzük (Blanco ve Houtte 1996, 106), oldukça kapsamlı muafiyet hükümleri içermektedir. Örnek olarak başka sektörlerde uygulanması halinde kesin olarak 81(3) kapsamında muafiyetten yararlanamayacak nitelikteki fiyat anlaşması ve kapasite kısıtlama gibi eylemlere bu Tüzük'te muafiyet tanınmaktadır.

Rekabet hukuku açısından bu kadar sakıncalı eylemlere muafiyet tanıyan 4056/86 sayılı Tüzüğün, bu eylemleri Roma Antlaşması'nın teşebbüsler arası rekabeti kısıtlayıcı anlaşma ve uyumlu eylemlere ilişkin muafiyet koşullarını içeren 81(3). maddesi ile uyumlulaştırma çabası, söz konusu Tüzük'te yer verilen, düzenli hat konferanslarının ekonomik gelişmeye yaptıkları katkılara ilişkin bir takım ifadelerde kendini göstermektedir:

“Düzenli hat konferansları istikrarı ve taşıtıcılara güvenilir hizmet sunulmasını sağlar, genellikle yeterli, etkin ve programlı taşımacılık hizmeti verilmesine katkıda bulunur⁴⁸”

Bu ifadeden, düzenli hat konferanslarının taşıtıcılara sundukları yararları üç başlık altında toplamak mümkündür:

1. İstikrar

Tüzüğün dibacesinde istikrar ifadesiyle kastedilen fiyat istikrarıdır (EC 2003, 14). TAA kararında Komisyon fiyat istikrarını, “belirli bir zaman aralığında fiyatların aşağı yukarı sabit seviyede tutulması”⁴⁹ olarak yorumlamaktadır. Fiyat istikrarının taşıtıcılara ne gibi faydalar getirebileceği konusunda Komisyon'un TAA⁵⁰ kararındaki yorumu şöyledir:

⁴⁶ Cenova, 6 Nisan 1974.

⁴⁷ Bununla birlikte söz konusu Kod'a ulusal taşıyıcıları koruma amacıyla konulmuş olan, bir hat üzerinde taşınan kargonun %40'arlık bölümlerinin o hattın ucundaki ülkelerin taşıyıcıları tarafından taşınması gerektiği kuralı, pratikte bazı Batı Afrika-Avrupa hatları dışında hiç bir zaman kullanılmamıştır (EC 2003, 6).

⁴⁸ Dibace, 8. resital.

⁴⁹ OJ L 376, 31.12.1994, p. 1, 389. paragraf.

⁵⁰ Ibid. 388. paragraf.

Levent KUTOĞLU

“Fiyat istikrarı, konferansın hangi üyesinin taşıdığına bakılmaksızın taşıtıcıların malların nakliye maliyetini ve dolayısıyla satış fiyatlarını önceden bilmelerini sağlar”

2. Güvenilir Hizmet

TAA kararında Komisyon, güvenilir hizmeti “taşıtıcılara, ihtiyaçlarına cevap vermeyi garanti eden, uzun süreli ve programlı hizmet sunulması” olarak yorumlamaktadır. Komisyon’a göre güvenilir hizmet, düzenli hizmetten farklıdır; zira düzenli hizmetle kastedilen, konferans üyesi taşıyıcıların dengeli bir sefer programı çerçevesinde faaliyet göstermeleridir. Oysa güvenilir hizmet, taşıtıcıların mallarına zarar vermeden, seferin haftanın hangi günü olduğuna ve hangi taşıyıcı tarafından yapıldığına bakılmaksızın aynı hizmet seviyesinin sunulması anlamına gelmektedir.⁵¹

3. Yeterli, Etkin ve Programlı Taşımacılık Hizmeti

Komisyon, yeterli hizmetin, taşıtıcıların taleplerinin taşıyıcılar tarafından karşılanıp karşılanmadığına yönelik bir kriter olduğunu ifade etmekte, etkin kavramını ise doğru hizmeti doğru fiyata sunmak olarak tanımlamaktadır (EC 2003, 17).

2.1.2. 4056/86 sayılı Tüzük’te Yer Alan Hükümler ve Bunların Sektördeki Uygulamaları

2.1.2.1. Yapı

Tüzük, yürürlüğe sokulduğu tarihte, iki işlevi bir arada üstlenmiş durumdadır. Toplam 27 maddeden oluşan Tüzüğün ilk dokuz maddesi, düzenli hat konferanslarına tanınan muafiyet ile ilgili hükümleri ve Roma Antlaşmasının 81 ve 82. maddelerinin deniz taşımacılığına uygulanmasına yönelik diğer başka hükümleri kapsamaktadır.

Tüzüğün diğer işlevi ise usulle ilgilidir; Roma Antlaşması’nın 81. ve 82. maddelerinin uluslararası düzenli hat taşımacılığına uygulanma usulünü düzenlemektedir. Roma Antlaşması’nın ulaştırmayı ayrı bir politika alanı olarak benimsemesinden hareketle, ulaştırma sektörü, 141 sayılı Tüzük’le Antlaşma’nın 81. ve 82. maddelerinin uygulanmasının esaslarını içeren 17/62 sayılı Tüzüğün kapsamı dışında tutulmuş, bu nedenle düzenli hat taşımacılığında ihtiyaç duyulan usulle ilgili düzenlemeler 4056/86 sayılı Tüzüğe eklenmiştir.⁵²

⁵¹ Avrupa Komisyonu’nun Far Eastern Freight Conference [1994] (FEFC) kararı, OJ L 378 p. 17, 128. paragraf.

⁵² Fakat, Avrupa Konseyi’nin 1/2003 sayılı Tüzüğü ile, taşımacılık sektörüne uygulanan bu farklılık ortadan kaldırılmaktadır. Nitekim 1/2003 sayılı Tüzüğün dibacesinde de, 1 Mayıs 2004

Günümüzde ise, Tüzüğün söz konusu düzenlemelerini içeren 10-27. maddeleri yürürlükten kaldırılmış, bunların yerini 1/2003 sayılı Tüzüğün düzenlemeleri almıştır.

2.1.2.2. Kapsam

Tüzüğün 1. maddesinde düzenli hat konferansı “deniz taşımacılığında, uluslararası düzenli hat taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren, belirli coğrafi sınırlar içerisindeki belirli hatlarda yük taşıma hizmeti veren, iki veya daha fazla taşıyıcıdan oluşan ve üyeleri arasındaki anlaşma gereği ortak veya sabit fiyat tarifesi ve diğer başka kurallar çerçevesinde faaliyet gösteren birlik” olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla yolcu veya araç taşımacılığı ve kabotaj hizmetleri 4056/86 sayılı Tüzük kapsamı dışında bırakılmaktadır.

Diğer taraftan Tüzüğün dibacesinde⁵³ yer alan, arızı taşımacılık hizmetlerinde fiyatların arz ve talep koşullarına göre belirlendiği ve bu nedenle bu hizmetlerin Tüzüğün kapsamı dışında tutulması gerektiği ifadesi uyarınca, Tüzük hükümleri sadece düzenli hat taşımacılığı hizmetlerine uygulanmakta, arızı deniz taşımacılığı hizmetlerine uygulanmamaktadır.⁵⁴

Tüzüğün kapsamı konusundaki en büyük tartışmalar, kombine taşımacılığın yapıldığı durumlarda, taşıma hizmetinin kara ayağının Tüzük kapsamında olup olmadığı konusunda yaşanmıştır. Bu konu, Komisyon’un gündemine ilk olarak 1989 yılında gelmiştir. Söz konusu olayda Avrupa-Uzak Doğu hattında faaliyet gösteren, FEFC konferansının, kombine taşımacılığın sadece deniz taşımacılığı değil aynı zamanda kara taşımacılığı ayağının da fiyatlarını belirlemesi, Alman Taşıyıcılar Konseyi tarafından şikayet konusu edilmiştir. Avrupa Komisyonu verdiği kararlar, kara taşımacılığının 4056/86 sayılı Tüzük’le sağlanan muafiyet kapsamında olmadığına, aksine 1017/68 sayılı Tüzük kapsamında ele alınması gerektiğine hükmetmiştir.⁵⁵ Komisyon’un aynı yöndeki tutumu, TAA kararında benimsediği görülmektedir.

tarihinden itibaren 4056/86 sayılı Tüzük’te yer alan usulle ilgili hükümlerin geçersiz hale geleceği, bunun yerine 1/2003 sayılı Tüzüğün içerdiği hükümlerin yürürlükte olacağı belirtilmektedir.

⁵³ 4. paragraf.

⁵⁴ Arızı deniz taşımacılığı hizmetlerinin 1/2003 sayılı Tüzük dışında tutulması, Komisyon’un bu pazarda yaşanabilecek rekabet ihlallerine karşı Antlaşma’nın 84. maddesini kullanmasını gerektirmektedir; çünkü daha önce de belirtildiği gibi, uluslararası deniz taşımacılığı, 1017/68 sayılı, rekabet kurallarının ulaştırma sektörüne uygulanmasını düzenleyen Tüzüğün kapsamı dışındadır. Antlaşma’nın 84. maddesinin öngördüğü karmaşık uygulama prosedürü, adeta Komisyon’un elini kolunu bağlamaktadır. Bu konu, Tüzüğün gözden geçirme çalışmalarında da gündeme gelmiş ve Komisyon arızı taşımacılık hizmetlerini 1/2003 sayılı Tüzük kapsamına katma şeklinde Avrupa Konseyi’ne öneri götürme niyetini açıkça beyan etmiştir (EC 2004b, 10).

⁵⁵ Komisyon’un TAA kararında da aynı şekilde kara taşıması 4056/86 sayılı Tüzük kapsamı dışında tutulmuştur.

Levent KUTOĞLU

Muafiyet kapsamında olup olmadığı tartışma konusu olan hususlardan bir diğeri ise, liman içindeki elleçleme, taşıma gibi hizmetlerin, 4056/86 sayılı Tüzük kapsamında yer alıp almadığıdır. Komisyon, “revised TACA”⁵⁶ kararında liman hizmetlerinin deniz taşımacılığı hizmetlerinden ayrılabilirdiği durumlarda 4056/86 sayılı Tüzük kapsamında olmayacağını, bununla birlikte, bu alandaki rekabeti kısıtlayıcı işbirliği faaliyetlerinin, taşıyıcılar için yarattığı bir takım avantajlar nedeniyle 17 sayılı Tüzük bağlamında muafiyet alabileceğini tespit etmiştir.

2.1.2.3. Teknik Anlaşmalar

Tüzüğün 2. maddesinde, taşıyıcılar arasındaki teknik işbirliğine yönelik bir takım anlaşmalar teknik anlaşmalar olarak tanımlanmakta ve bunlara Antlaşma’nın 81(1). maddesinin uygulanmayacağı ifade edilmektedir. Teknik anlaşmaları, Tüzüğün asıl konusunu oluşturan ve rekabeti kısıtlayıcı özellikler sergileyen konferans anlaşmalarından ayırt etmek gerekmektedir. Teknik anlaşmalarla ilgili çok benzer hükümler 1017/68 sayılı Tüzük’te de yer almakta ve bu Tüzüğün dibacesinde, “amacı sadece teknik işbirliği ve gelişmeyi sağlamak olan bir takım anlaşmalar, rekabeti kısıtlayıcı anlaşmalarla ilgili yasaklardan muafırlar” hükmü yer almaktadır. Houttee (1996, 107)’ye göre, her ne kadar Tüzüğün İngilizce versiyonunda bu anlaşmaların açıkça “muaf”⁵⁷ oldukları ifadesi yer alsada, bu hükümle amaçlanan, teknik anlaşmaları aynı Tüzük’te rekabeti kısıtlayıcı olarak addedilen eylemlerden ayırmaktır. Teknik anlaşmaların bir nevi “grup menfi tespit” kapsamında olduğunu düşünmek gerekmektedir.

⁵⁶ OJ L 24, p. 53. TACA kararı. Avrupa Komisyonu’nun düzenli hat taşımacılığı sektöründeki en önemli kararlarından birisidir. Bu kararda Komisyon Kuzey Avrupa-ABD hattında faaliyet gösteren TACA konferansı üyelerinin kara taşımacılığı ayağı için fiyat belirlemelerinin, yük iletilicilerine ödenen komisyon tutarları için azami seviye oluşturmalarının ve hizmet sözleşmeleri konusunda ortak hareket etmelerinin 4056/86 sayılı Tüzük’te sağlanan muafiyet kapsamı dışında olduğuna ve 81(1). madde kapsamında ihlal oluşturduğuna hükmetmiş, ayrıca hizmet sözleşmelerindeki eylemlerini birlikte hakim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirmiştir. Komisyon, 81(1). maddenin ihlal edilmesine yol açan anlaşmalara ilişkin, bu anlaşmaların Komisyon’a bildirilmiş olmasından dolayı ceza uygulamamış; ancak 82. madde kapsamındaki eylemler için TACA konferansı üyelerini toplam 273 milyon avro cezaya çarptırmıştır. Bidayet Mahkemesi ise, Komisyon kararının 82. madde ihlallerine ilişkin bölümünü iptal etmiş, diğer ihlallere ilişkin bölümlerini ise onamıştır (ECR [2003] II-03275).

⁵⁷ “*exempted*”.

2.1.2.4. Düzenli Hat Konferanslarına Tanınan Muafiyet

Tüzüğün 3. maddesinde, düzenli hat taşıyıcıları arasındaki bir takım anlaşmalar, Roma Antlaşması'nın 85(1). (şimdiki 81(1)) maddesinin uygulanmasından muaf tutulmaktadır. Söz konusu hüküm şu şekildedir:

Bir veya birden fazla düzenli hat konferansının üyeleri arasındaki, amacı fiyat belirleme ve aşağıda⁵⁸ sayılanlar arasından en az biri olan anlaşma, uyumlu eylem ve kararlar, bu Tüzüğün 4. maddesinde verilen koşulları yerine getirmek şartıyla, Anlaşma'nın 85(1). Maddesini uygulanmasından muaf tutulmuştur.

Bu maddede ilk göze çarpan husus, taşıyıcılar arasındaki bir anlaşmanın 3. madde muafiyetinden yararlanabilmesi için, anlaşmanın taraflarının öncelikle konferans üyesi olmaları gerektiğidir. Böylelikle, konferans üyesi olan ve olmayan taşıyıcılar arasındaki anlaşmalar, muafiyet kapsamı dışında tutulmaktadır. Bu hüküm, Avrupa Birliği'nin konferans rejiminin diğer ülkelerden farklılaştığı önemli bir noktayı temsil etmektedir. ABD ve Japonya'da, konferans üyesi ve bağımsız taşıyıcılar arasındaki anlaşmalara izin verilmekte iken, Avrupa Komisyonu, bağımsız taşıyıcıların konferanslar üzerinde rekabet baskısı yarattığından ve bu rekabet baskısının konferansların rekabeti kısıtlayıcı etkilerini azalttığından hareketle, bu tür anlaşmalara temkinli yaklaşmaktadır.

Örnek olarak, TAA kararında Komisyon, bir takım taşıyıcılar arasında akdedilen Trans-Atlantik Anlaşması'nın bir konferans olmadığına karar vererek bu anlaşmayı muafiyet kapsamı dışında bulmuş ve ceza uygulamıştır. Söz konusu olayda, Transatlantik hattında faaliyet gösteren iki konferans,⁵⁹ arz edilen kapasiteyi kontrol altına almak ve fiyatları yükseltmek amacıyla, bir kaç bağımsız taşıyıcıyla bir araya gelerek Eurocorde Müzakere Anlaşması'nı yapmışlardır. Ancak, söz konusu müzakere anlaşmasının dışında kalan başka bağımsız taşıyıcılar nedeniyle, fiyatlarda istenen artış sağlanamamış, bunun üzerine taraflar Eurocorde Anlaşması'na dahil olmayan taşıyıcıları da kapsayacak yeni bir anlaşma olan Trans-Atlantik Anlaşması'nı (TAA) imzalamışlardır (bkz. Şekil-2). Bağımsız taşıyıcıları bu yeni anlaşmaya dahil edebilmek için, Eurocorde üyeleri, bu taşıyıcılara bir takım ayrıcalıklar tanımış, konferans fiyat tarifesinden daha düşük navlun bedelleri uygulamalarına izin vermiştir. Anlaşmaya taraf taşıyıcıların ortak bir fiyat tarifesi altında faaliyet göstermediklerini tespit eden Komisyon, içerdiği bu ikili fiyat yapısı nedeniyle TAA'nın bir düzenli hat konferansı olmadığına karar vermiştir.⁶⁰ Komisyon'a

⁵⁸ Bu maddenin ekinde bir takım faaliyetler sıralanmakta ve bu faaliyetler muafiyet kapsamına alınmaktadır. Söz konusu faaliyetler bu bölümde ele alınmaktadır.

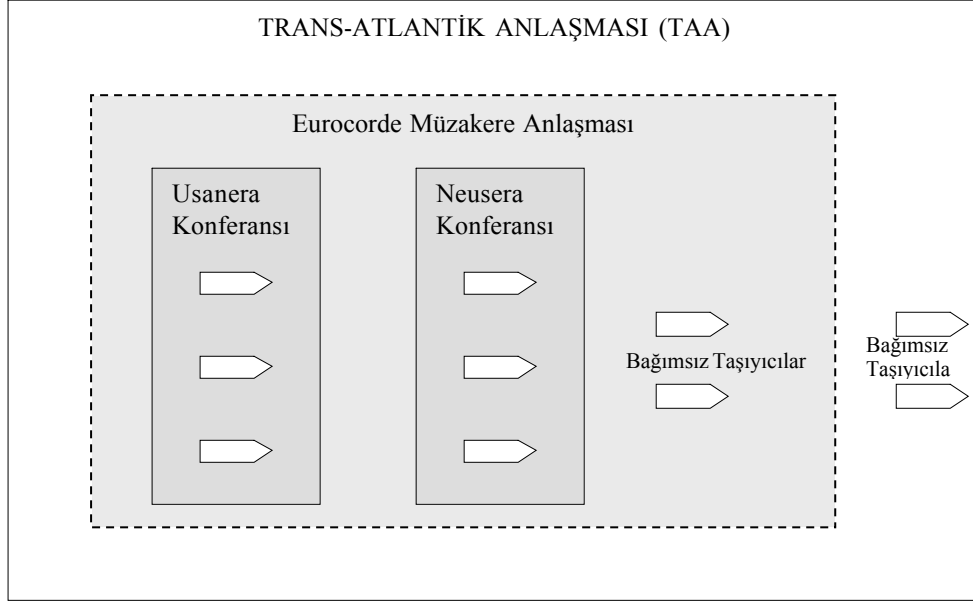
⁵⁹ Bunlardan ilki olan Neusera konferansı doğu-batı hattında, Usanera konferansı ise batı-doğu hattında hizmet vermektedir.

⁶⁰ Paragraf 117-137, 341-348.

Levent KUTOĞLU

göre, 4056/86 sayılı Tüzüğün konferans tanımının içinde geçen “ortak veya sabit

Şekil 2- Trans-Atlantik Anlaşması



Diğer taraftan, bir anlaşmanın Tüzük’le sağlanan muafiyetten yararlanabilmesi için, öncelikle taşıma hizmetlerinin fiyatlarının üyeler tarafından ortak olarak belirlenmiş olması, bunun yanında 3. maddede sayılan

- Yükleme programlarının, sefer ve varma tarihlerinin koordinasyonu,
- Sefer ve varış sıklıklarının tespiti,
- Sefer ve varışların konferans üyeleri arasında tahsisi ve koordinasyonu,
- Her bir konferans üyesi tarafından sunulan taşıma kapasitesinin koordinasyonu,
- Yükün ve gelirin üyeler arasında dağıtılması,

faaliyetlerinden en az birini gerçekleştirmesi gerekmektedir.

Yukarıda yer verilen eylemlerden uygulamada en fazla gündeme gelen ve tartışma konusu olanı, konferans üyelerinin sundukları kapasiteler ile ilgili olan hükümdür. Zira konferanslar için navlun bedellerindeki düşüşü engellemenin en iyi yolu, üye taşıyıcıların kapasitelerini kontrol altında tutmak ve gerekirse sınırlandırmaktır. Taşıyıcılar, hükmü geniş yorumlayarak

⁶¹ Komisyon’un TAA kararı, paragraf 326.

konferansların herhangi bir hatta sunulan kapasiteyi istedikleri amaçla ve şekilde denetleyebilecekleri ve kısıtlayabilecekleri görüşüne meyiletmekte; Avrupa Komisyonu ise, rekabet açısından çok zararlı sonuçlar doğurabilecek bu faaliyeti mümkün olduğunca sınırlamak, taşıyıcıların navlun bedellerini yükseltmek amacıyla kullanmasını engellemek istemektedir.

Komisyon ve taşıyıcılar arasındaki bu yaklaşım farkı, TAA kararında gündeme gelmiştir. Bu kararda Komisyon, konferans üyeleri arasında gerçekleştirilebilecek kapasite kısıtlaması uygulamalarının hangi amaçla ve nasıl yapılabileceği konusunda önemli tespitlere yer vermektedir. Söz konusu olayda Komisyon, konferans üyesi taşıyıcıların “kapasite dondurma”⁶² olarak adlandırılan, taşıyıcıların hattaki mevcut kapasitenin belirli bir oranının kullanmaması uygulamasını, Tüzük’le sağlanan muafiyet dışında bulmaktadır. Kapasite dondurma uygulamasının hatta sunulan kapasiteyi fiziksel olarak geri çekme değil, varolan kapasiteyi kullanmama amaçlı yapıldığını değerlendiren Komisyon, bir konferansın üyeleri arasındaki kapasite ile ilgili işbirliğinin amacının, fiyat istikrarı ve buna bağlı olarak taşıyıcılara güvenilir, verimli ve düzenli hizmet verilebilmesi olduğunu, bu nedenle kapasite ile ilgili işbirliğinin yapay olarak fiyat arttırma amacıyla yapılamayacağını bildirmektedir.⁶³ Komisyonun görüşüne göre, konferans üyeleri fiyatları arttırmak amacıyla değil, hizmet verilen limanlara yeterli kalite ve seviyede hizmet sunabilmek amacıyla kapasite kısıtlamalarına gidebilirler.⁶⁴ Ayrıca Komisyon, TAA’ya taraf taşıyıcıların, gemilerinin belirli bir orandaki kapasitesini bilinçli olarak boş bırakmalarını ve bu amaçla kargo kabul etmemelerini, fazla kapasite tutmak suretiyle potansiyel rekabeti engellemek amaçlı eylemler olarak nitelendirilmiştir.⁶⁵

⁶² *Capacity freeze*, bkz. TAA kararı 366. paragraf. Kapasite dondurma uygulamasında, anlaşmaya taraf taşıyıcılar gemilerinin belirli bir orandaki kapasitesini kasıtlı olarak boş tutmaktadırlar.

⁶³ TAA kararı, 359-370 paragraflar.

⁶⁴ Komisyon’un, düzenli hat konferanslarının kapasite dondurma eylemleri ile ilgili benzer yorumları için bkz. EATA kararı (OJ L 193, p. 23, 148-151. paragraflar).

⁶⁵ Komisyon’un, fazla kapasitenin teşebbüsler arasında pazara yeni girişleri engellemeye yönelik bir anlaşmanın sonucu olduğu görüşünün aksine, Gilbert ve Vives (1986), fazla kapasitenin, teşebbüslerin girişleri engellemeye yönelik tek taraflı hareketlerin sonucu da olabileceğini göstermektedir. Bu modelde iki aşamalı bir oyun kullanılmakta, teşebbüsler oyunun ilk aşamasında kapasite yatırımlarını yapmakta, ikinci aşamada ise birinci aşamada yaptıkları kapasiteleri ölçüsünde üretim yapabilmektedirler. Oyunun ikinci aşamasında karlarını maksimize etmeye çalışan teşebbüsler, bunun için birinci aşamada mümkün olduğunca çok kapasite yatırımı yapmaktadırlar.

Muafiyet Şartları

Tüzüğün 4. maddesinde, konferanslara tanınan muafiyet, konferans üyelerinin liman ve ülke bazında, ekonomik gerekçelere dayanmaksızın ayrımcılık yapmaması şartına bağlanmaktadır. Söz konusu hüküm şu şekildedir:

“Malların arasında taşındığı ülkeler ya da yükleme boşaltma yapılan limanlar bazında ayrımcılık yapma yoluyla, anlaşma, uyumlu eylem veya kararın kapsadığı bölge içinde aynı malların taşınmasında, belli limanlar, taşıtanlar veya taşıyanlara zarar verici uygulamalar yapılması durumunda bu Tüzüğün 3 ve 6. maddelerinde öngörülen muafiyet, yapılan ayrımcılığın ekonomik temellere dayanması durumu saklı olmak üzere, bu uyumlu eylem veya karara uygulanmaz”

Limanlar arasında ayrımcılık yapılmaması, düzenli hat konferanslarının geleneksel uygulamalarından bir tanesi olup, Blanco ve Houtte (1996, 119-120)'ye göre bununla asıl amaçlanan, yakın limanlarda faaliyet gösteren konferans üyesi taşıyıcılar arasındaki rekabeti önlemektir. Bu uygulama da, Tüzük'te yer alan başka uygulamalar gibi, düzenli hat taşımacılığında rekabeti tesis etmek için değil; UNCTAD Kodu'nda yer aldığı için Tüzüğe eklenmiştir (Blanco ve Houtte 1996, 119-120). Gerçekten de ilk bakışta, limanlar arasında ayrımcılık yapılmamasına yönelik olduğu düşünülebilecek bu hüküm, uygulamada, tam tersine sonuçlar verebilir. Aynı durumdaki alıcılar arasında ayrı fiyatlar uygulanması gibi, farklı limanlar arasında aynı fiyatların uygulanması da ayrımcılık yaratan bir eylem olabilir. Bununla birlikte, 4. maddede, sadece ekonomik gerekçe olmaması halinde bu tür bir yasak getirildiğinin altının çizilmesi gerekmektedir. Böylelikle, alt yapı yatırımları daha iyi, kombine taşımacılığa daha elverişli olan ve başka sebeplerle taşıyıcılar açısından daha verimli olan limanlara farklı fiyat tarifeleri uygulanması mümkündür.

2.1.2.5. Sadakat Sözleşmeleri

Sadakat sözleşmeleri, bir alıcının belirli bir zaman içinde yapacağı alımların belirli bir oranını tek bir satıcıdan almayı garanti etmesi karşılığında, satıcıdan indirim elde ettiği sözleşmelerdir. Konferansların geleneksel olarak, taşıyıcıları kendine bağlamak için kullandığı bu sözleşmeler konusunda, 4056/86 sayılı Tüzük'te bir takım düzenlemelere yer verilmektedir.

İlk olarak, Tüzüğün dibacesinde,⁶⁶ konferansların sadakat ayarlamalarının,⁶⁷ taşıyıcıların özgürlüklerini kısıtlayacak biçimde kullanılmayacağı; ancak taşıyıcıların konferanslardan aldıkları indirimlerin

⁶⁶ 10. paragraf.

⁶⁷ *Loyalty arrangement*

karşılığı üstlendikleri yükümlülükleri yerine getirmemeleri durumunda, konferansların bu taşıticılara ceza uygulama hakkı olduğu ifadesi yer almaktadır.

Tüzüğün 5. maddesinde, konferanslar ve taşıticılar arasında imzalanan sadakat sözleşmelerine bir takım şartları sağlama zorunluluğu getirilmektedir. Buna göre sadakat sözleşmesine taraf konferans, taşıticılara, anında indirim veya anında indirim ile sonradan geri ödeme seçeneklerini içeren bir öneri getirmek zorundadır. Bu öneriler ve başka hususlar, taşıticılarla konferans arasında yapılacak ortak görüşmelerde müzakere edilecek, karşılıklı olarak üzerinde anlaşılacak hususlar esas alınarak sadakat sözleşmeleri imzalanacaktır. 5. maddede sadakat sözleşmeleri ile ilgili olarak öngörülen; taşıticıların bir araya gelerek, konferansla ortak görüşmelerde bulunması, konferansa karşı ortak hareket etmeleri ve hizmet alımının koşullarını ortak olarak belirlemeleri, rekabeti kısıtlayıcı nitelikte eylemler olup, Tüzüğün 6. maddesiyle Antlaşma'nın 81(1). maddesinden muaf tutulmaktadır.

Sadakat sözleşmelerinin, düzenli hat taşımacılığı sektöründe Avrupa Komisyonu gündemine hakim durumun kötüye kullanılması yönüyle sıkça geldiği görülmektedir. Gerçekten de, alıcıları alımlarını sadakat indirimi sunan satıcıdan yapmaya teşvik eden sadakat sözleşmeleri, bu yönleriyle rekabet yasağı içeren hizmet alım sözleşmelerine benzerler; hakim durumda bulunan bir teşebbüs tarafından akdedilmesi durumunda meydana getirdiği rakipleri dışlayıcı etki nedeniyle, Antlaşma'nın 82. maddesi kapsamına girebilirler.

Sadakat indirimlerinin⁶⁸ rekabeti kısıtlayıcı etkileri dolayısıyla, münhasır alım sözleşmelerine benzer etkiler doğurduğunu ileri süren Tom et. al. (2000), bu sözleşmelerin rekabeti bozucu etkilerini, uyumlu eylemin kolaylaştırılması ve rakiplerin faaliyetlerinin zorlaştırılması olmak üzere iki başlıkta toplamaktadır. Bu inceleme açısından önemli olan ise, hakim durumdaki bir sağlayıcının sadakat indirimleri aracılığıyla, müşterilerine tüm veya belirli bir orandaki alımlarını kendisinden yapması koşulunu getirmesi; bu yolla müşterilerini kendisine bağlayarak, rakiplerinin faaliyetlerini zorlaştırması veya giriş engeli yaratmasıdır.

Avrupa içtihadında, sadakat sözleşmelerinin, hakim durumun kötüye kullanılması bakımından değerlendirmesinin yapıldığı en önemli kararlardan birisi, ATAD'ın Hoffmann-la Roche⁶⁹ kararıdır. Söz konusu kararda ATAD, hakim durumda olduğunu tespit ettiği Hoffmann-la Roche'un, alım miktarından bağımsız olarak, alımlarının tümünü veya çoğunu kendisinden yapması

⁶⁸ Sadakat indirimlerinden bahsedilmektedir.

⁶⁹ ECR [1976] 461.

Levent KUTOĞLU

karşılığında müşterilerine sadakat indirimi sağlamasını, hakim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirmiştir.⁷⁰

Sadakat sözleşmeleri çerçevesinde, yükünün tümünü ya da bir bölümünü konferansa taşıtan ya da taşıtmayı taahhüt eden bir taşıtıcı, konferanstan çeşitli şekillerde indirim alma hakkı kazanmaktadır. Uygulamada, sadakat anlaşmalarında sonradan ödemeli indirim⁷¹ ve derhal indirim şeklinde ikili bir ayırım yapıldığı görülmektedir. Sonradan ödemeli indirimde, kargosunun tamamını belirli bir süre ile, örneğin üç ay konferansa taşıtan bir taşıtıcı, aradan bu taşıma süresi kadar bir bekleme süresi geçtikten sonra, bu üç ay taşıttığı yüke ilişkin navlun üzerinden belirli bir orandaki bedeli konferanstan geri almaktadır. Taşıtıcı, taşıma süresinden sonra gelen bekleme süresi boyunca da konferansa sadık kalmak durumundadır. Diğer uygulamada ise taşıtıcı, yükünün tamamını veya belirli bir kısmını konferans üyesi taşıyıcılara taahhüt etmesi karşılığında konferans fiyat tarifesi üzerinden indirimler elde etmektedir. Sonradan geri ödemeli sistem, ABD’de konferanslara taşıtıcılar üzerinde çok fazla kontrol kurma imkanı yarattığı için muafiyet kapsamı dışında tutulmakta, AB uygulamasında ise 4056/86 sayılı Tüzük’te muafiyet kapsamına alınmaktadır.

Sadakat sözleşmelerinin, düzenli hat konferansları bağlamında Komisyon’un gündemine geldiği kararlardan en önemlisi CEWAL⁷² kararıdır. Söz konusu olayda CEWAL konferansının müşterilerine tüm yüklerini konferans aracılığıyla taşıması koşulu getirmesi ve geri ödemeyi bu koşula bağlı olarak yapması şikayet konusu olmuştur. Komisyon, anılan konferansın şikayet konusu uygulamalarını, sadakat anlaşmasının tek taraflı dayatılması olarak değerlendirmiş ve bu nedenle Tüzüğün 5(2). maddesinde öngörülen şartları sağlamadığını tespit ederek, sadakat anlaşmalarına tanınan muafiyetin⁷³ kapsamı dışında bulmuştur. Diğer taraftan Komisyon, inceleme konusu sadakat uygulamasının, aynı hatta faaliyet gösteren rakip bir taşıtıcının faaliyetlerini zorlaştırdığı gerekçesiyle, birlikte hakim durumun kötüye kullanılması sonucu

⁷⁰ Komisyon Virgin/British Airways Kararında (OJ 2000 L 31 p. 1), ATAD’ın Hoffmann-la Roche ve Michelin (ECR [1983] I-3461) kararlarındaki yorumlarından faydalanarak hakim durumdaki bir teşebbüsün müşterilerine sağladığı indirimlerin hakim durumun kötüye kullanımı durumu oluşturup oluşturmadığına dair bir kriter geliştirmiştir. Söz konusu kararda Komisyon, “hakim durumda bir sağlayıcı müşterilerine, siparişin büyüklüğüne bağlı indirim durumunda olduğu gibi, etkinlik artışına dayalı indirimler yapabilir; ancak sadece müşterilerin diğer rakip sağlayıcılara yönelmesini engellemeye yönelik indirimler yapamaz” değerlendirmesini yapmaktadır.

⁷¹ *Deferred rebate.*

⁷² OJ 1993 L 34, p. 20.

⁷³ Sadakat anlaşmalarının düzenlendiği 5. maddede, %100 sadakat sözleşmelerinin konferans tarafından taşıtıcılara öneri olarak getirilebileceği fakat tek taraflı olarak empoze edilemeyeceği hükmü yer almaktadır. CEWAL ise, mallarının tamamının kendi üyelerine taşıtmayan taşıtıcıları içeren bir “kara liste” oluşturmuş, bu listedeki taşıtıcılara çeşitli yaptırımlar uygulamıştır.

doğurduğuna karar vermiştir. Temyiz davasında CEWAL,⁷⁴ 4056/86 sayılı Tüzüğün sadakat anlaşmaları ile hükümlerini ihlal etmenin sonucunda sadakat sözleşmeleri ile ilgili muafiyetin geri alınabileceğini, Tüzüğün hakim durumun kötüye kullanılmasıyla ilgili 8. maddesinin⁷⁵ işletilemeyeceğini iddia etse de, ATAD bu görüşe itibar etmemiş, CEWAL ile müşterileri arasındaki sadakat anlaşmalarının Antlaşma'nın 81(1). maddesinden muaf olmasının, Antlaşma'nın hakim durumla ilgili hükümlerinin uygulanmasına engel olmayacağını belirtmiştir.⁷⁶

4056 sayılı Tüzük içinde, sadakat sözleşmeleri konusunda oluşturulan rejimin AB rekabet hukuku ile çelişki içinde olduğu görülmektedir. Zira Komisyon uygulamasında, hakim durumda bulunan bir teşebbüsün alıcılarıyla sadakat anlaşması yapması, bu teşebbüsün rakiplerinin faaliyetlerini zorlaştıracağı gerekçesiyle, hakim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilmektedir.⁷⁷ Oysa, düzenli hat taşımacılığında faaliyet gösteren konferanslar, hemen hemen her zaman, faaliyet gösterdikleri hatlarda hakim durumda bulunmaktadır. Gerçekten de, Komisyon, örneğin TACA⁷⁸ kararında bu konferans hakim durumda bulunduğunu tespit etmesine rağmen, taşıtıcılara uyguladığı sadakat indirimlerini 82. madde kapsamında herhangi bir değerlendirmeye tabi tutmamaktadır.

2.1.2.6. Hakim Durumun Kötüye Kullanılması

4056/86 sayılı Tüzük, düzenli hat taşımacılığına sadece Antlaşma'nın uyumlu eylemler ve anlaşmalarla ilgili 81. maddesinin değil, hakim durumun kötüye kullanılması ile ilgili 82. maddesinin uygulanmasını da düzenlemektedir. Tüzüğün 8. maddesinde, Roma Antlaşması'nın hakim durumun kötüye kullanılması ile ilgili hükümlerini içeren 82. maddesine doğrudan atıf yapılmakta ve muafiyet kapsamında olup olmadığına bakılmaksızın, bir konferansın herhangi bir eyleminin hakim durumun kötüye kullanılmasına yol açması durumunda, 3. madde ile sağlanan muafiyetin geri alınabileceği ve konferans hakkında Tüzüğün öngördüğü şekilde yaptırım uygulanabileceği ifade edilmektedir. Aşağıda, bu çalışma bakımından düzenli hat taşımacılığında hakim durumun tespiti ile ilgili önemli hususlara yer verilmektedir.

⁷⁴ Compagnie Maritime Belge vs Commission ECR [2000] I-1365.

⁷⁵ Tüzüğün düzenli hat taşımacılığında hakim durumun kötüye kullanılmasını düzenleyen 8. maddesine göre, bir konferansın herhangi bir eyleminin 3. ve 6. maddelerdeki muafiyet kapsamına girmesi, aynı eylemin Antlaşma'nın 82. maddesi kapsamında, hakim durumun kötüye kullanılması hali oluşturmasına engel değildir.

⁷⁶ 133. paragraf.

⁷⁷ Bkz. ATAD kararları: Hoffmann-Laroche v. Commission [1979] ECR 461; Michelin Commission [1983] ECR 3461.

⁷⁸ OJ 1999 L 95 p.1.

Pazar Tanımı

Bir teşebbüsün hakim durumda olduğunun tespiti bakımından, ilgili pazarın doğru tanımlanması büyük önem taşımaktadır. İlgili pazarı tespit ederken arz ve talep ikamesini dikkate almak; pazarı, bir yandan ikame olmayan hizmetleri pazar dışında bırakacak ölçüde dar, bir yandan da ikame olanları içine alacak şekilde geniş tanımlamak gerekir (Whish, 2001, 6). Düzenli hat taşımacılığında da, belirli bir hatta yapılan taşımacılığa, başka hangi hatlardaki taşımanın ikame oluşturduğu konusu dikkat ve detaylı analiz gerektiren bir konudur. Özellikle de, taşımacılık yapılan hatlar arasındaki ikame olanaklarının iyi incelenmesi, konferansların pazar gücünün ortaya çıkartılması bakımından önemlidir. Bu çerçevede, Komisyon'un düzenli hat taşımacılığında ilgili pazar yaklaşımını öğrenmek açısından TAA ve TACA kararları ele alınacaktır.

Söz konusu kararlarında Komisyon, TACA ve TAA üyesi taşıyıcıların faaliyet gösterdikleri Kuzey Avrupa-ABD hattındaki düzenli hat taşımacılığı hizmetlerinin tek başına bir pazar oluşturup oluşturmadığını incelemiştir. İlgili ürün pazarını tespit ederken Komisyon, ihlale konu hatlarda arz edilen arızı deniz taşımacılığı veya hava taşımacılığı gibi taşıma hizmetlerinin, bu hatlardaki düzenli hat taşımacılığı hizmetlerine ikame oluşturup oluşturmadığını değerlendirmiştir. Komisyon'un bu kararlardaki ortak tutumu, düzenli hat taşımacılığı hizmetlerinin ancak küçük bir oranda arızı taşımacılık hizmetleri veya hava taşımacılığı hizmetleri tarafından ikame edilebileceği şeklindedir. Diğer taraftan Komisyon, ilgili coğrafi pazarı tespit ederken, farklı limanlardan verilen düzenli hat taşımacılığı hizmetlerinin, ihlale konu hatlardaki taşıma hizmetlerini ne derecede ikame edebildiğini de incelemiştir; bu bağlamda, Avrupa'nın Akdeniz kıyısındaki limanlarından ABD'ye verilen taşıma hizmetlerinin, Kuzey Avrupa limanlarından verilen hizmete ikame oluşturup oluşturmadığını araştırmıştır. Komisyon, bu limanların ulaşım olanaklarının ve altyapılarının, Kuzey Avrupa limanlarına göre daha kötü olması nedeniyle, söz konusu limanları kullanmanın çok daha maliyetli olduğunu tespit etmiş ve ilgili pazarı, Kuzey Avrupa-ABD arasında, Kuzey Avrupa ve ABD limanları kullanılarak yapılan düzenli hat taşımacılığı hizmetleri olarak belirlemiştir.

Arz İkamesi

Komisyon'un düzenli hat konferanslarıyla ilgili kararlarında, ilgili pazar tespitinde arz ikamesi değerlendirmesine yer vermediği, buna karşın, konferansların hakim durumlarının inceleme konusu olduğu kararlarda⁷⁹ potansiyel rekabetle ilgili değerlendirmelerde bulunduğu görülmektedir. Bu konuda 4056/86 sayılı Tüzüğün yaklaşımı ile çelişkili bir tutum izleyen Komisyon, taşıyıcılar tarafından gündeme getirilen, düzenli hat taşımacılığının

⁷⁹ Bkz. TAA ve TACA kararları.

“yarışmacı”,⁸⁰ dolayısıyla potansiyel rekabetin güçlü olduğu bir pazar olduğu görüşüne itibar etmemektedir.⁸¹ Örneğin TACA kararında potansiyel rekabetin etkin olması için, pazara girmek kadar pazardan çıkmanın da kolay olması gerektiğini vurgulayan Komisyon, bir hattan çekilmenin bir taşıyıcı için büyük itibar kaybı anlamına geleceğinin altını çizmekte,⁸² buradan potansiyel rekabetin etkisiz olduğu sonucuna ulaşmaktadır. Oysa 4056/86 sayılı Tüzüğün yaklaşımı, düzenli hat taşımacılığında gemilerin hareketli sermaye olduğu, diğer bir deyişle, bir hattan alınıp başka bir hatta hizmete sokulabileceği, bu nedenle konferansların sürekli potansiyel rekabet baskısı altında olduğu yönündedir.⁸³

Birlikte Hakimiyetin Tespiti

Düzenli hat konferansları çok sayıda teşebbüsten oluşan bir yapı arz etmekte olduğundan hakim durum değerlendirmesi bakımından tek bir teşebbüsün hakim durumundan ziyade birlikte hakimiyet söz konusu olmaktadır. Whish (2001, 473)’e göre, teşebbüslerin birlikte hakim durumda olduğunu belirlemede en önemli husus, aralarındaki ekonomik bağıdır. Özellikle de, birlikte hakim durumda buldukları düşünülen teşebbüslerin tek bir teşebbüs olarak nitelendirilmelerini sağlayacak kadar yakın bir ilişkide olup olmadıklarının değerlendirilmesi gerekmektedir.

Komisyon, Bidayet Mahkemesi ve ATAD’ın düzenli hat taşımacılığı sektöründeki kararları, birlikte hakimiyet kavramının netlik kazanması bakımından, önemli bir yere sahiptir. Ayrıca, düzenli hat konferansları, bir anlaşmanın hem 81(1). maddeyi ihlal etmesinin hem de anlaşmanın tarafları arasında birlikte hakim duruma yol açacak bir ekonomik bağ oluşturmasının bir örneği olmaları nedeniyle rekabet hukuku açısından ilgi çekici bir durum oluşturmaktadır. Faull ve Nikpay (1999, 140) bu durumu,

“bazı durumlarda, teşebbüsler arasındaki 81(1) madde kapsamında bir uyumlu eylem ya da anlaşma, aynı zamanda sözleşmenin taraflarının birlikte hakim durumda bulunmalarına yol açar. Bu durumun en iyi örneği Komisyon’un düzenli hat konferansları ile ilgili kararlarında görülebilir”

şeklinde özetlemektedir .

Düzenli hat konferanslarının birlikte hakim durum yarattığının tespit edildiği birden fazla karar olmakla birlikte,⁸⁴ birlikte hakimiyete ilişkin ekonomik bağ hususunun açıklanması yönüyle, Komisyon’un CEWAL kararı ve

⁸⁰ Düzenli hat taşımacılığında yarışmacılık (contestability) konusu için bkz. bölüm III.2.

⁸¹ Komisyon’un bu konudaki detaylı değerlendirmesi için bkz. TACA kararı, 283-299 paragraflar.

⁸² 345-346. paragraflar.

⁸³ Bkz. 4056/86 sayılı Tüzüğün dibacesi, 8. resital.

⁸⁴ Örneğin Komisyon’un TACA kararı.

Levent KUTOĞLU

bu kararın temyiz edildiği Bidayet Mahkemesi⁸⁵ ile ATAD kararları önem taşımaktadır. Gerçekten de CEWAL kararında Komisyon, CEWAL konferansı üyelerinin birlikte hakim durumlarını kötüye kullandıklarını tespit ederek konferans üyelerine ceza uygulamış, bunun üzerine taraflar söz konusu kararı Bidayet Mahkemesine götürmüştür.⁸⁶ Dava sonucunda Bidayet Mahkemesi'nin aldığı karar, birlikte hakim durum için gerekli olan, teşebbüsler arasındaki ekonomik bağ unsurunun, konferans anlaşması sayesinde oluştuğunu tespit etmesi bakımından önemlidir.⁸⁷ Söz konusu kararda Mahkeme, CEWAL üyelerinin ortak bir fiyat tarifesine ve taşıma koşullarına bağlı hareket etmelerini⁸⁸ ve pazardaki rekabetçi tehditlere karşı güçlerini birleştirmelerini, birlikte hakim duruma kanıt olarak göstermektedir.⁸⁹

Bidayet Mahkemesi'nin bu kararını ATAD, *Compagnie Maritime Belge v Commission* kararında onamış, “bağımsız teşebbüslerin, pazarda kollektif bir yapı⁹⁰ gibi davranmalarının, bu teşebbüslerin birlikte hakim durumda olduklarının bir göstergesi olduğuna hükmetmiş⁹¹ ve böyle bir yapının ancak teşebbüsler arasındaki bir takım ekonomik bağlar aracılığıyla var olabileceğini değerlendirmiştir.⁹² Kararın devamında, teşebbüslerin anlaşma yapmalarının doğrudan birlikte hakimiyet sonucu doğurmayacağı saptamasını yapan ATAD, 4056/86 sayılı Tüzük'te tanımlanan şekliyle konferansların, doğası ve amaçları gereğince bir “kollektif yapı” olarak görülebileceklerini tespit etmiştir.

⁸⁵ *Compagnie Maritime Belge v Commission*, (1996) ECR II-1201.

⁸⁶ Komisyon, CEWAL konferansının kendisiyle aynı hatta faaliyet gösteren bağımsız bir taşıyıcının faaliyetlerine engel olmak amacıyla, bağımsız taşıyıcının sefer yaptığı aynı gün gemi kaldırmasını ve bu sefer için konferans tarifesinden daha düşük fiyat uygulamasını, bu konferans tarafından birlikte hakim durumun kötüye kullanılması olarak nitelendirmiştir.

⁸⁷ Birlikte hakim durumun düzenli hat taşımacılığı ile ilgili olarak Komisyon gündemine geldiği ilk karar 1992 tarihli *French West African Shipowners' Committee* (OJ 1992 L 134) kararıdır. Söz konusu kararda Komisyon, Fransa ve Merkez-Batı Afrika arasındaki düzenli hat trafiğini kontrol eden komitelerin bağımsız taşıyıcıların faaliyetlerini engellemeye yönelik davranışlarının 81(1)'in yanısıra 82. maddeyi de ihlal ettiğini tespit etmiştir.

⁸⁸ Mahkeme, konferans üyelerinin 4056/86 sayılı Tüzüğün 1. maddesinde yer alan konferans tanımı doğrultusunda fiyat belirlemelerini birlikte hakimiyete kanıt olarak sunmaktadır. Bu tespitten hareketle pazar payı yeterli seviyede olan her konferans otomatik olarak hakim durumda addedilebilir.

⁸⁹ Bu son hususta bidayet mahkemesi, CEWAL'in bağımsız bir taşıyıcıyı pazar dışına çıkarmak için karşı gemi (*fighting ship*) uygulamasına gitmesini kasetmektedir. *Fighting ship*, konferansların geleneksel uygulamalarında birisi olup, bir konferansın faaliyetlerini zorlaştırmak istediği bir taşıyıcının kalkış zamanına çok yakın zamanlarda, çok ucuz navlun bedelleriyle gemi kaldırmasına denmektedir. Bu, konferanslara en toleranslı davranılan ABD'de bile yasaklanmış bir uygulamadır.

⁹⁰ *Collective entity*.

⁹¹ 36. paragraf.

⁹² 41. paragraf.

2.1.2.7. Fiyat Ayrımcılığı

Konferansların denizlerde hüküm sürmeye başladıkları zamanlardan beridir süregelen ve rekabeti kısıtlayıcı etkileri tartışma konusu olan uygulamalarından bir tanesi, taşınan malın değeri bazında yaptıkları fiyat ayrımcılığıdır. Konferansların fiyat tarifeleri, ürün cinsi bazında oluşturulmakta, örnek olarak elektronik ürünler için uygulanan navlun bedeli tekstil ürünlerine göre daha yüksek olmaktadır.

Konferansların fiyat ayrımcılığı faaliyetlerine ilişkin olarak, 4056/86 sayılı Tüzük'te, muafiyete veya başka bir konuya yönelik herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte Komisyon'un 4056/86 sayılı Tüzüğü oluştururken baz aldığı UNCTAD Kodu'nda,

“2. konferans tarifeleri, açık ve basit bir şekilde, taşınan ürün çeşidine bağlı olarak mümkün olduğunca az sınıf/kategori içerecek şekilde...”⁹³

ifadesiyle, düzenli hat konferanslarının fiyat ayrımcılığı faaliyetleri, uluslararası düzeyde tanınmış bulunmaktadır. Söz konusu Kodu 954/79 sayılı Tüzük'le üye ülkelerin uygulamasına izin veren Avrupa Konseyi, daha sonra yürürlüğe koyduğu 4056/86 sayılı Tüzüğü yine aynı Kod'da yer alan prensipler çerçevesinde oluşturmuştur. Bu nedenle Komisyon, konferansların, Antlaşma'nın 81. ve 82. maddeleri kapsamında ihlal oluşturabilecek fiyat ayrımcılığı uygulamaları konusunda herhangi bir yaptırım uygulamamıştır.

4056/86 sayılı Tüzük'te ürün bazında fiyat ayrımcılığıyla ilgili herhangi bir hüküm yer almamakla birlikte, uygulamada konunun Avrupa Komisyonu gündemine geldiği görülmektedir. Örnek olarak TACA kararında Komisyon, TACA'nın fiyat ayrımcılığı uygulamalarını söz konusu konferansın hakim durumda olduğunun kanıtı olarak görmekte, konferansın ürün bazındaki fiyat ayrımcılığını 3. kategori fiyat ayrımcılığı olarak nitelemektedir.⁹⁴ Buna göre konferanslar, taşıdıkları ürünler bazında, herhangi bir maliyet farklılığına dayanmaksızın, farklı fiyatlar uygulamakta ve değişik müşterilerin, nakliyat hizmeti için değişik fiyat esnekliklerine sahip olmasından faydalanarak tüketici fazlasını kendi karlarına dönüştürmektedirler.⁹⁵

⁹³ UNCTAD Kodu'nun 13(2). maddesi.

⁹⁴ Komisyon'a göre TACA, müşterilerini çeşitli sınıflara ayırmakta ve bu sınıfların her birine farklı fiyatlar uygulamaktadır.

⁹⁵ Diğer taraftan Komisyon TAA kararında, tarafların ilgili pazarda potansiyel rekabet olduğu ve bu nedenle TAA'nın hakim durumda addedilemeyeceği iddialarına cevaben, varolan fiyat ayrımcılığının potansiyel rekabetin eksikliğine delil oluşturduğuna işaret etmektedir. Komisyonun analizine göre eğer gerçekten potansiyel rekabet olsaydı, pazara yeni girişlerin olması ve yeni girenlerin kar edebilmek için navlun bedeli en yüksek malları taşımak konusunda diğer taşıyıcılarla rekabete girmeleri ve bu nedenle bütün malların taşıma bedellerinin birbirine yaklaşık

2.1.2.8. Hizmet Sözleşmeleri

Neel ve Gooding (2001) hizmet sözleşmelerini, “taşıticıların belirli bir zaman aralığı için belirli miktar kargoyu taşıtmayı, taşıyıcıların da bunun karşılığında taşıticılara indirim sağlamayı taahhüt ettiği anlaşmalar” olarak tanımlamaktadır. Hizmet sözleşmeleri çerçevesinde, belirli bir zaman aralığında asgari bir düzeyde kargo taşıtmayı taahhüt eden taşıticılar, bunun karşılığında konferanslardan veya tek tek taşıyıcılardan konferans fiyat tarifesi üzerinden indirim elde etmektedir⁹⁶. Diğer bir deyişle, bu sözleşmeler, taşıyıcıların kendi aralarında kararlaştırdıkları fiyatlar üzerinden yapılmamaktadır; aksine fiyat, bizzat hizmet sözleşmesine taraf taşıyıcı ve taşıtıcı veya konferans arasında pazarlık sonucu belirlenmektedir.

Geçmiş 19. yüzyıla kadar dayanan hizmet sözleşmelerinin düzenli hat taşımacılığında yeniden gündeme gelmesi, ABD’de 1984’de Denizcilik Kanunu ile başlayıp⁹⁷ 1998’de OSRA ile devam eden süreçte mümkün olmuştur. 1984 öncesi ABD’de düzenli hat taşımacılığı ile ilgili düzenlemelerde hizmet sözleşmesi akdetmenin yasak olduğuna dair herhangi bir hüküm yer almamakla birlikte FMC, bu sözleşmelere, büyük taşıticıların elde ettikleri indirimlerin “umumi taşıma” prensibine aykırı olacağı, büyük ihracatçılar kadar fazla mal taşıtamayan küçük ihracatçıların aleyhine ayrımcılık yaratılacağı gerekçesiyle şüpheyle yaklaşmaktaydı. Bu sebeple ABD hatlarında faaliyet gösteren düzenli hat taşıyıcıları, hizmet sözleşmeleri akdetmek konusunda çekingen davranıyordu. Denizcilik Kanunu ile, konferansların taşıyıcılarla hizmet sözleşmeleri yapmalarına açıkça izin verilmiş, bununla birlikte bu sözleşmelerin önemli hükümlerinin⁹⁸ kamuya açıklanma zorunluluğu getirilmiştir. Buna ek olarak, aynı Kanun’da yer alan; taşıyıcılara, herhangi bir taşıtıcıyla akdettikleri hizmet sözleşmesindeki şartları “benzer durumdaki taşıticılara”⁹⁹ sunma yükümlülüğü getiren hüküm, hizmet sözleşmelerinin az tercih edilmesine yol açmıştır. Özellikle yaptıkları fiyat indirimlerinin başka taşıticılar ve taşıyıcılar tarafından bilinmesini istemeyen taşıyıcılar, hizmet sözleşmesi yapmak

olması gerekirdi. Bu gerçekten hareketle Komisyon, TAA konferansının potansiyel rekabetle ilgili iddialarının gerçeği yansıtmadığı sonucuna ulaşmaktadır.

⁹⁶ ABD’de 1984 yılında yürürlüğe konan Denizcilik Kanunu’na göre, konferanslar üyelerinin taşıticılarla tek başlarına hizmet sözleşmeleri yapmalarını yasaklayabilmektedirler.

⁹⁷ 1984 yılında ABD’de yürürlüğe konan Denizcilik Kanunu’nda “Bir taşıyıcı ve müşterisi arasında yapılan, müşteriye belirli bir zaman zarfında belirli bir miktarda kargo veya kargo geliri sağlama, taşıyıcıya ise belirli bir fiyat ve hizmet seviyesi uygulama yükümlülüğü getiren yazılı anlaşma” olarak tanımlanmaktadır.

⁹⁸ *Essential terms.*

⁹⁹ ABD’de 1984 yılında yürürlüğe konan Denizcilik Kanunu’nda “*similarly situated shippers*” olarak geçen bu kavramın ne anlama geldiği, hangi durumlarda iki taşıyıcının benzer durumda addedilmesi gerektiği, taşıyıcılar, taşıtıcılar ve FMC arasında tartışma konusu olmuştur (ACCOS 1992, 131).

konusunda isteksiz olmuşlardır. 1998 yılında yürürlüğe konan OSRA'da, Denizcilik Kanunu'nda yer alan bu iki yükümlülüğün kaldırılmasıyla, hizmet sözleşmesi yapılmasının önündeki yukarıda sayılan engeller ortadan kaldırılmıştır. Böylelikle, taşıyıcılar, başka taşıtıcılara aynı sözleşme şartlarını sunmak zorunda kalmadıkları için taşıtıcılarla daha serbestçe pazarlık yapabilmişlerdir.

Taşıyıcılar, son yıllarda üyesi oldukları konferansların fiyat tarifelerini giderek daha az uygular olmuşlar, bunun yerine taşıyıcılarla ilişkilerini hizmet sözleşmeleri aracılığıyla yürütmeye başlamışlardır.¹⁰⁰ Özellikle düzenli hat taşımacılığındaki fazla kapasite, bu kapasiteyi kullanmak isteyen konferans üyesi taşıyıcıları taşıtıcılarla hizmet sözleşmeleri yapmaya ve konferans tarifelerinin altına düşmeye itmekte, bu nedenle konferanslarının fiyat ve kapasite üzerindeki kontrolü giderek zayıflatmaktadır (Neel ve Gooding, 1997).

Avrupa Birliği uygulamasında ise 4056/86 sayılı Tüzük'te, hizmet sözleşmeleri ile ilgili olarak herhangi bir hüküm bulunmadığı gibi, Komisyon tarafından bu konuya yönelik herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Bu nedenle, düzenli hat konferansları ile bir çok konuda olduğu gibi, hizmet sözleşmeleri konusunda da Avrupa uygulaması içtihat yoluyla çizilmiştir.

Komisyon, hizmet sözleşmelerini TACA ve "revised TACA" kararlarında ayrıntılı olarak ele almıştır. Bunlardan ilki, hizmet sözleşmelerinin 4056/86 sayılı Tüzük'te muafiyet kapsamına alınan anlaşmalar olmadıklarını ayrıntılı biçimde anlatması bakımından ilgi çekicidir. Komisyon'un TACA kararındaki yaklaşımı, bir taşıyıcı ve taşıtıcı arasında akdedilen bir hizmet sözleşmesinin, 4056/86 sayılı Tüzüğün 3. maddesinde muafiyet tanınan konferans uygulamaları kapsamına girmediği, zira ortak veya sabit fiyatlar içermediği yönündedir. Aksine bu sözleşmelerde, taşıtıcının belirli bir süre içinde sağlayabileceği yük miktarına bağlı olarak indirimler uygulanabilmekte, bu da aynı malın navlununun farklı taşıtıcılar için farklı olmasına yol açmaktadır.¹⁰¹ Komisyon ikinci olarak, hizmet sözleşmelerinin, Tüzüğün 5(2) maddesinde muafiyet kapsamına alınan sadakat anlaşmalarından farklı olduğunu, zira sadakat anlaşmalarının aksine, hizmet sözleşmelerinde taşıtıcıların kargolarını münhasıran bir taşıyıcıya veya konferansa taşıtmaları yönünde bir şart bulunmadığını¹⁰² tespit etmektedir. Bu gerekçelerle, hizmet sözleşmelerinin Tüzüğün 3. veya 5. maddesi kapsamına girmediğine ve hizmet

¹⁰⁰Bugün ABD-Avrupa düzenli hat ticaretinin yaklaşık %90'ı hizmet sözleşmeleri aracılığıyla gerçekleşmektedir (OECD 2002). Transatlantik trafiğinde hizmet sözleşmelerinin kullanımının artmasında, ABD'de OSRA ile getirilen yenilikler kadar, Avrupa Komisyonu'nun çerçevesini TACA kararında çizdiği, hizmet sözleşmelerine ilişkin politikası da etkili olmuştur.

¹⁰¹ 454-462 paragraflar.

¹⁰² Ibid. 463-471 paragraflar.

Levent KUTOĞLU

sözleşmeleri ile ilgili sınırlamaların grup muafiyetinden yararlanamayacağına hükmeden Komisyon, konferans üyesi taşıyıcıların taşıtıcılarla akdettikleri hizmet sözleşmeleri konusunda ortak hareket etmelerini ve bu sözleşmelerle ilgili kısıtlama uygulamalarını yasaklamıştır.

TACA kararında Komisyon'un incelemeye aldığı diğer bir husus, "ortak hizmet sözleşmeleri"¹⁰³ denen, bir taşıtıcının bir konferansa üye birden fazla taşıyıcı ile aynı anda yaptığı sözleşmelerdir. Ortak hizmet sözleşmeleri, taşıtıcıların bir araya gelerek taşıyıcılara verecekleri hizmetin şartlarını ortak belirlemeleri itibariyle, rekabeti kısıtlama ihtimali olan anlaşmalardır. Komisyon, TACA kararında bu hususa yönelik olarak,

"Ortak hizmet sözleşmeleri, taşıyıcılar arasında, taşıtıcılarla tek başına anlaşma yapmama yönünde açık veya zımnî bir anlaşma olması durumunda, rekabeti kısıtlayıcı olabilir. Taşıyıcıların, ortak olarak imzaladıkları hizmet sözleşmelerindeki yükümlülükleri tek başlarına yerine getirebilecekleri halde ortak sözleşmelerini tercih ediyor olmaları, böyle bir anlaşmanın delili olabilir. Bu değerlendirmede, taşıtıcılar arasında (yapılabilecek) slot kiralama ve gemi paylaşma anlaşmalarının da göz önünde bulundurulması gerekir; zira bu faaliyetler de bir taşıyıcının tek başına hizmet sözleşmesi akdetme kabiliyetini tayin eder."

değerlendirmesini yapmaktadır.¹⁰⁴

Komisyon'un kararını takiben, 1999 yılının Ocak ayı içerisinde TACA, konferans sözleşmesini Komisyon'un kararı çerçevesinde değiştirerek muafiyet için başvurmuştur. Yeni anlaşmada, bireysel hizmet sözleşmeleri¹⁰⁵ konusunda eski anlaşmada yer alan ve Komisyon tarafından 81(1). maddeye aykırı bulunan sınırlamalar kaldırılmış, toplu hizmet sözleşmeleri konusunda da bir takım düzenlemeler getirilmiştir. Komisyon TACA anlaşmasını değerlendirdiği kararında, ortak hizmet sözleşmelerini 4056/86 sayılı Tüzüğün 3. maddesi ile sağlanan muafiyetin dışında bulmakla birlikte, bazı taşıtıcıların, kişisel hizmet sözleşmeleri yerine toplu sözleşme tercih etmelerini, bu tür sözleşmelerin de taşıtıcılara fayda sağladığına kanıt olarak değerlendirmiş ve 81(3)'te yer alan muafiyet şartlarını sağladıklarına kanaat getirmiştir.

FMC (2001, 27)'ye göre, OSRA'nın yürürlüğe girmesinden itibaren hizmet sözleşmelerinde gözlenen artış, konferansların düzenli hat taşımacılığındaki rolünde değişikliğe yol açmıştır. Geleneksel olarak, fiyat ve kapasite arzı konularında üyeleri arasında işbirliği sağlayan konferanslar, hizmet sözleşmelerinin yaygınlaşmasıyla, üye taşıyıcıların hizmet sözleşmeleri üzerinde kontrol oluşturmaya; bu sözleşmelerde uygulanacak, örneğin sürşarjlarla ilgili

¹⁰³ *Joint service contracts.*

¹⁰⁴ 443. paragraf.

¹⁰⁵ *Individual service contracts*, tek bir taşıtıcı ve taşıyıcı arasında akdedilen hizmet sözleşmeleri kastedilmektedir.

şartları belirlemeye yönelmişlerdir. Bu amaca yönelik olarak konferanslar, üyelerinin bireysel hizmet sözleşmelerinde yer alan, genellikle sürşarj ve genel fiyat artışlarına yönelik hükümleri düzenlemeye yönelik rehberler yayımlamaktadırlar¹⁰⁶.

2.2. 823/2000 SAYILI TÜZÜK

2.2.1. Konsorsiyumlar İçin Farklı Bir Blok Muafiyet Tüzüğü Oluşturulmasının Nedenleri

Deniz taşımacılığında konteyner kullanımına geçişle birlikte, taşıyıcılar açısından operasyonlarını geliştirmeye ve üretkenliklerini arttırmaya yönelik yepyeni işbirliği olanakları doğmuştur. Bu fırsatları değerlendirmek isteyen taşıyıcılar, maliyetlerini düşürmek ve verimliliklerini arttırmak, bu yolla taşıyıcılara daha iyi hizmet sunabilmek için konsorsiyumlar oluşturmuş, bu yolla tek başlarına sunma gücüne sahip olmadıkları hizmet kalitesini konsorsiyum bünyesinde sunmaya başlamışlardır.

Yaygın olarak görülen bir konsorsiyum çeşidinde, üye taşıyıcılar, bir hatta sefer sıklığını arttırabilmek ve böylelikle daha kaliteli hizmet verebilmek için, ayrı ayrı gemiler satın alıp hizmete sokmak yerine, bir konsorsiyum oluşturup gemilerini birlikte belirledikleri bir program altında çalıştırmaktadırlar. Konsorsiyum üyesi her taşıyıcı, konsorsiyumun çalıştırdığı gemilerde, ortaklığa kattığı kapasitenin ortakların tüm kapasitesine oranında konteyner slotuna sahip olmaktadır. Somut bir örnek olarak, Komisyon'un TACA kararında, Kuzey Avrupa-ABD hattında faaliyet gösteren bir konsorsiyumdan bahsedilmektedir. Söz konusu konsorsiyumun üç üyesinin birisi iki, diğer ikisi birer gemiyi aynı hatta ortak olarak hizmete koymakta, konsorsiyuma iki gemiyle katılan taşıyıcı hattaki geminin haftada toplam 900 TEU'luk, diğer taşıyıcılar ise 450'şer TEU'luk kapasitesini kontrol etmektedirler¹⁰⁷.

Konsorsiyumların faaliyetleri arasında yer alan karşılıklı gemi ve slot paylaşımı, ortak kapasite sunumu ve sefer sıklığı belirlenmesi gibi eylemlerin, rekabeti kısıtlayıcı etkileri olabilir; bu nedenle konsorsiyumların faaliyetlerinin Antlaşma'nın 81(1). Maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Diğer taraftan, bir ortak girişim statüsündeki konsorsiyumların, yoğunlaşma doğrucu kabul edilmesi durumunda, 4064/89¹⁰⁸ sayılı Teşebbüslerarası

¹⁰⁶ FMC (2001, 29) raporunda, taşıyıcıların bu rehberlere sadık kalma derecelerinin pazar şartlarına bağlı olarak değiştiği, talebin yüksek olduğu durumlarda rehberlerin daha fazla uygulandığı aktarılmaktadır.

¹⁰⁷ 263. paragraf.

¹⁰⁸ OJ 1989 L 395, p. 1.

Levent KUTOĞLU

Yoğunlaşmaların Kontrolü Hakkında Konsey Tüzüğü kapsamında değerlendirilmeleri mümkün olabilecektir. Konsorsiyumların rekabet hukuku bağlamındaki statüsü hakkındaki bu tartışma, Avrupa Komisyonu bünyesinde de gündeme gelmiştir. Konsorsiyumların süreli olarak kurulduklarını, konsorsiyum üyelerinin mal varlıklarını ya da faaliyetlerini ortak girişime aktarmadıklarını göz önünde bulunduran Komisyon, konsorsiyumların işbirliği doğurucu ortak girişimler olduğu görüşünü benimsemiştir (Clough 1995).

Konsorsiyumlar konusunda grup muafiyeti tüzüğü oluşturma yetkisini, 479/92 sayılı Konsey Tüzüğü'yle Avrupa Komisyonu'na delege eden Avrupa Konseyi, bununla birlikte, Komisyon tarafından çıkartılacak tüzükte, muafiyet kapsamına alınabilecek eylemler konusunda önemli sınırlamalar getirmektedir. Örnek olarak Konsey, 479/92 sayılı Tüzüğün birinci maddesinde, taşıyıcıların ortak fiyat belirlemesini muafiyet kapsamı dışında tutmaktadır.¹⁰⁹ Zira, Avrupa Konseyi'ne göre, konsorsiyumların yol açtığı ekonomik faydaların ortaya çıkması için, üyeleri arasında fiyat konusunda bir işbirliği yapılmasına lüzum yoktur. Yine Tüzüğün 1. maddesi uyarınca, konsorsiyum taraflarının kara taşımacılığı ile ilgili faaliyetleri muafiyet kapsamı dışındadır.

Avrupa Komisyonu bu Tüzük'le kendisine tanınan yetkiyi kullanarak 1995 yılında 870/95 sayılı Tüzüğü çıkarmıştır. Öte yandan, 479/92 sayılı Tüzük, konsorsiyumlar için yürürlüğe konan grup muafiyeti tüzüklerinin her beş yılda bir pazar şartlarında meydana gelen değişiklikler göz önünde bulundurularak değerlendirmeye alınmasını ve gerekirse yenilenmesini öngörmektedir.¹¹⁰ Bu hüküm doğrultusunda yapılan gözden geçirme çalışmaları sonucunda, 870/95 sayılı Tüzük'te bazı küçük değişiklikler yapılmış ve 2000 yılında 823/2000 sayılı Tüzük yürürlüğe konulmuştur.¹¹¹

Konsorsiyumlar ve konferanslar, amaçları ve yapıları itibariyle birbirlerinden farklı yapılanmalardır. Konferanslar, taşıyıcıların bir araya gelerek navlun bedellerini ve kapasite arzlarını kararlaştırdıkları platformlar olup, ortak sefer programı belirleme dışında herhangi bir operasyonel konuda işbirliğini içermemektedir. Konsorsiyumlar ise, ortak liman ekipmanı ve gemi kullanımı gibi teknik; veya ortak pazarlama gibi, ticari işbirliğine yönelik faaliyet gösterirler.

¹⁰⁹ 1. madde.

¹¹⁰ 479/92 sayılı Tüzüğün 2. maddesi.

¹¹¹ Aynı şekilde, 823/2000 sayılı Tüzüğün yerini alacak bir tüzüğün 2005 yılında yürürlüğe sokulması için Komisyon tarafından çalışmalar başlatılmıştır.

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

Konsorsiyumlara Antlaşma'nın 81(1). maddesinden tanınan muafiyetin niteliğinin, konferanslara tanınan muafiyetinkinden nasıl farklılaştığı, 479/92 sayılı Tüzük dibacesinde yer alan şu hükümlerden anlaşılabilir:¹¹²

“Düzenli hat taşıyıcıları arasındaki, teknik, operasyonel ve/veya ticari işbirliği yoluyla faaliyetleri rasyonalize etme amaçlı ortak hizmet anlaşmaları, düzenli hat taşımacılığı hizmetlerinin üretkenliğini geliştirir, teknik ve ekonomik gelişmeyi teşvik eder.”¹¹³

“Konsorsiyumların sunduğu düzenli hat taşımacılığı hizmetlerinin kullanıcıları, hizmetteki üretkenlik artışından, *inter-alia*, hizmet düzenliliği, kapasite kullanımının artışının yarattığı maliyet düşüşü ve daha iyi gemiler ve ekipman kullanımına bağlı hizmet kalitesi artışı şeklinde yararlanırlar.”

Görüldüğü üzere, konsorsiyumlara muafiyet tanınmasının ana gerekçesini, taşıyıcıların işbirliği yoluyla üretkenlik artışı sağlaması ve bunun da taşıyıcıların daha ucuza daha kaliteli hizmet alabilmesini sağlaması oluşturmaktadır. Düzenli hat konferansları ise, navlun bedellerinin seviyesinde bir istikrar yarattıkları, bu yolla taşıyıcılara güvenilir taşıma hizmetleri verilmesini sağladıkları için rekabet kurallarından muaf tutulmaktadırlar.¹¹⁴

2.2.2. 823/2000 sayılı Muafiyet Tüzüğü Hükümleri

Bu tüzüğün 1. maddesinde konsorsiyum;

“Uluslararası düzenli hat taşımacılığı sunan iki veya daha fazla gemi işleticisi taşıyıcı arasında, esasen konteynerle ve sadece yük taşımak için, belirli bir hatta, taraflarının tek başlarına verebileceklerinden daha gelişmiş bir hizmet sunmasına yönelik ve amacı üyeler arasında teknik, operasyonel ve ticari anlaşmalar yoluyla operasyonları rasyonalize etmek olan fiyat belirlenmesi içermeyen anlaşmalar”

olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımda göze çarpan başlıca önemli unsurlar şunlardır:

1. Konsorsiyumlar, sadece gemi işleten¹¹⁵ taşıyıcılar arasında oluşturulabilir. Örneğin yük iletilen¹¹⁶ bir konsorsiyuma üye olamazlar.

¹¹² 7. paragraf.

¹¹³ Ibid. 4. paragraf.

¹¹⁴ Bkz. 4056/86 sayılı Tüzüğün dibacesi, 8. resital.

¹¹⁵ *Vessel operating*.

¹¹⁶ *Freight forwarder*. Bunlar taşıyıcıların nakliye ve lojistik ile ilgili faaliyetlerine yardımcı olan, taşıyıcılar için fiyat ve piyasa araştıran, konşimento imzalayan teşebbüslerdir. Bunun dışında deniz taşımacılığında yine gemi sahibi olmayan, “gemi çalıştırmayan taşıyıcılar” (*non-vessel-operating carriers*), kargo iletilen faaliyetlerinin yanı sıra, farklı müşterilerinin kargolarını konsolide ederek taşıyıcılarla daha düşük fiyatlar için pazarlık ederler. Taşıyıcı birlikleri ise, taşıyıcılarla ortak pazarlık ederek daha iyi şartlar elde etmek amacıyla, taşıyıcıların kendi aralarında kurdukları birliklerdir (Deniz taşımacılığında faaliyet gösteren bütün bu organizasyonların incelemesi için

2. Konsorsiyumun taşıdığı yükün büyük bölümü konteynerle taşınmak zorunda olmakla birlikte hepsinin bu şekilde taşınması zorunluluğu bulunmamaktadır. Örneğin konsorsiyum üyeleri Ro-Ro gemileri işletebilecekleri gibi aynı anda hem konteyner hem kuru yük taşıyabilirler.¹¹⁷

Tüzüğün 2. maddesinde konsorsiyumların muafiyet tanınan faaliyetleri ayrıntılı olarak listelenmiştir. Ortak program yapmaktan gelir havuzu oluşturmaya kadar geniş bir faaliyet yelpazesini kapsayan bu listedeki faaliyetler, muafiyet tanınan yegane faaliyetler olup konsorsiyumların bu maddede sıralanan faaliyetlerinden başka faaliyetlerine muafiyet tanınmamaktadır.

Diğer taraftan, bir taşıyıcının bir konsorsiyuma üye olması, bir konferansa üye olamayacağı anlamına gelmemektedir. Hatta, konsorsiyumların tamamen tek bir konferansın üyelerinden oluştuğu haller de mevcut olup böyle durumlarda konsorsiyum üyeleri, aralarındaki operasyonel işbirliğine ek olarak, konferans çatısı altında fiyat konusunda da işbirliği yapabilmektedirler. Böyle durumları göz önünde bulunduran Komisyon, 823/2000 sayılı Tüzük'te, konsorsiyumlara tanıdığı grup muafiyetini, aşağıda yer alan üç koşuldan en az birisinin sağlanmasına bağlamıştır.¹¹⁸

1. Konsorsiyum taraflarının üyesi bulunduğu konferans dahilinde bağımsız fiyat hareketine¹¹⁹ izin veriliyor olmalıdır. Böylelikle taşıyıcılar, bireysel olarak konferans fiyat tarifesinden ayrılarak, taşıtıcılara indirim yapma olanağına sahip olmaktadır.

bkz. ACCOS (1992)). Taşıyıcıların düzenli hat konferanslarına karşı örgütlenmeleri, düzenli hat taşımacılığında geleneksel uygulamalardan biridir (Farthing 1987). UNCTAD Kodu'nda, taşıyıcılara, navlun bedelleri ve sadakat indirimleri gibi konularda taşıtıcı organizasyonlarıyla müzakerede bulunma yükümlülüğü getirilmektedir. 4056/86 sayılı Tüzüğün 5. maddesinde de, aynı müzakere yükümlülüğü taşıyıcılara getirilmekte, ayrıca bu müzakereler için taşıtıcıların bir araya gelerek ortak pazarlık etmelerine izin verilmektedir. Hiç şüphe yok ki, taşıyıcıların kargolarını birleştirip bunlar adına ortak pazarlık eden bu organizasyonların faaliyetleri de, rekabet kanunları kapsamında değerlendirilmesi gereken uygulamalardır.

¹¹⁷ Ro-Ro taşımacılığının, 870/95 sayılı eski konsorsiyum tüzüğü kapsamına girdiği, bu tüzüğün yenileme çalışmaları sırasında hazırlanan Komisyon raporunda (EC 1999, 9) açıkça dile getirilmektedir.

¹¹⁸ 823/2000 sayılı Tüzüğün 5. maddesi.

¹¹⁹ *Independent rate action*. 823/2000 sayılı Tüzüğün 2. maddesinde "bir düzenli hat konferansının üyelerinin, konferansın diğer üyelerine bildirmek şartıyla, duruma ve mala göre değişen ve konferans tarifesinde düzenlenenden farklı navlun fiyatları uygulayabilmesi" olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir deyişle konferans üyesi bir taşıyıcının bir taşıtıcı ile anlaşarak konferans tarifesi dışına çıkması anlamına gelmektedir. Bağımsız hareketi hizmet sözleşmeleri ile karıştırmamak gereklidir. Hizmet sözleşmelerinde, taşıyıcı ve taşıtıcılar uzun süreli olarak anlaşmakta ve hizmet koşullarını kendi aralarında belirlemektedirken, bağımsız harekette taşıyıcı bir kere için sefer için konferans fiyat tarifesinin altına inmektedir.

2. Konsorsiyumun dahilinde çalıştığı konferansın kurallarının, bu konsorsiyumun, konferans üyesi diğer taşıyıcılar ile hizmet kalitesi konusunda rekabet etmesine, kendi hizmet ayarlamalarını¹²⁰ yapmasına izin verecek şekilde düzenlenmiş olması gerekmektedir. Böylece konsorsiyum üyesi taşıyıcılar, konferans çatısı altında ortak fiyat tarifesi uygulaması da, taşıtıcılara konferansın sunduğundan daha kaliteli hizmet sunabileceklerdir. Örneğin bir konsorsiyum, konferansın sefer programını uygulamak yerine, müşterileri için özel bir sefer programı uygulama şansına sahip olmaktadır.
3. Konsorsiyumun faaliyet gösterdiği hatta bir konferansın bulunmasından bağımsız olarak, kendi üyesi olmayan taşıyıcılardan gerçek ya da potansiyel rekabet baskısı altında olması gerekmektedir.

823/2000 sayılı Tüzük'te konsorsiyumlara tanınan muafiyet pazar payı ile ilgili bir takım koşullara bağlanmaktadır. Bu çerçevede, Tüzüğün 6. maddesinde bu pazar payları bir konferans dahilinde faaliyet gösteren konsorsiyumlar için %30, konferans dışında faaliyet gösteren konsorsiyumlar için %35 olarak tanımlanmaktadır.

Blok muafiyetine ilişkin üçüncü grup koşullar, 823/2000 sayılı Tüzüğün 8. maddesinde yer almaktadır. Bu maddede yer alan toplam dört koşulun üçü konsorsiyumdan çekilme durumunda ihbar süresi ve taşıyıcıların bağımsız davranışlarının engellenememesi gibi anlaşma şartlarına ilişkin, biri de konsorsiyumun hizmet verdiği limanlar arasında, ayrımcılık yapılmamasına yöneliktir.¹²¹

823/2000 sayılı Tüzük'te, konsorsiyumların faaliyetleri ile ilgili yapılan düzenlemelerin en önemlilerinden birisi, 4. maddede yer alan, konsorsiyum üyelerinin kapasite arzına ilişkin faaliyetlerine getirilen kısıtlamalardır. Daha önce Komisyon'un düzenli hat taşımacılığına ilişkin önemli kararlarında çerçevesini çizdiği kapasite ile ilgili yaklaşımını, taşıyıcıların bu alandaki faaliyetlerinin hangi koşullarda grup muafiyetinden yararlanabileceği konusunu, konsorsiyumlarla ilgili Tüzüğe açıkça koyduğu görülmektedir. Söz konusu maddede,

“3. maddede sağlanan muafiyet; bir konsorsiyumun üyelerinin, var olan kapasitelerini kullanmamak amacıyla, gemilerin kapasitelerinin belirli bir oranını sunmaması durumunda uygulanmaz”

¹²⁰ *Service arrangement*. Tüzüğün ikinci maddesinde “bir veya birden fazla taşıtıcının konsorsiyumun kendisi veya tek bir üyesiyle yaptığı, taşıtıcının belirli bir miktarda malı belirli bir sürede taşıtırma taahhüdüne karşılık taşıyıcıdan kendi ihtiyaçlarına göre biçilmiş, belirli bir kalitede hizmet sağlanacağı taahhüdü aldığı sözleşmesel aranjman” olarak tanımlanmaktadır.

¹²¹ Buna benzer bir koşul, 4056/86 sayılı Tüzüğün 4. maddesinde de yer almaktadır.

Levent KUTOĞLU

hükümü yer almaktadır. Bu hükme göre konsorsiyumlar, gemilerin belirli bir orandaki konteyner slotunu boş tutmaya yönelik kapasite düzenleme programları uygulayamamaktadır. Zira bu tür eylemlerin amacı, maliyetleri düşürmek suretiyle etkinlik sağlamak değil, sadece kapasite sınırlaması getirerek fiyatların artmasını sağlamaktır. Komisyon, düzenli hat taşımacılığı pazarında, ister konsorsiyumlarda, ister konferanslarda ya da başka tür örgütlenmelerde olsun, kapasite dondurma¹²² faaliyetlerine kesin olarak karşı çıkmaktadır. Komisyon'a göre kapasite ayarlamaları, sadece daha etkin hizmet verilmesine yönelik olarak kullanılmalı, yapay olarak fiyat arttırma amacıyla yapılmamalıdır.¹²³ Diğer taraftan bu hüküm, üyelerin maliyetlerden tasarruf sağlamak ve üretkenliği arttırmak amacıyla gemi sayısını düşürmesine ya da kapasite düşürmeye yönelik olarak daha küçük gemileri sefere koymasına engel değildir. Çünkü bu tür faaliyetler, kapasitenin fiziksel olarak kısıtlanması ve böylelikle maliyetlerin düşürülmesini sağlamaktadır.

¹²² Kapasite dondurma konusu, bu çalışmanın II.1.2.4. bölümünde anlatılmaktadır.

¹²³ Bkz. II.1.2.4. bölüm.

BÖLÜM 3

4056/86 SAYILI TÜZÜĞÜN GÖZDEN GEÇİRME ÇALIŞMALARI

Düzenli hat taşımacılığında yaklaşık 130 yıldır devam eden muafiyet rejimi dünyada ilk olarak Avrupa Birliği bünyesinde ciddi biçimde sorgulanmaya başlamıştır. Bu bağlamda Komisyon, yaklaşık 19 yıl hiçbir değişiklik yapmadan uyguladığı 4056/86 sayılı Avrupa Konseyi Tüzüğü'nün gözden geçirme çalışmalarını 2003 yılının Mart ayı içinde yayımladığı "Danışma Kitabı" ile başlatmıştır. Bu bölümde, hala devam etmekte olan gözden geçirme çalışmalarına değinilecek, taşıyıcılar ve taşıtıcıların birbirlerine tamamen zıt görüşleri ve Avrupa Komisyonu'nun konuya yaklaşımı ayrıntılı olarak ele alınacaktır. Dünya düzenli hat taşımacılığının bugün geldiği noktayı anlatması bakımından önemli olan bu tartışmalar, aynı zamanda bu sektörün düzenlenmesi konusunda yaşanacak yeniliklerin habercisi durumundadır.

3.1. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞINDAKİ MUAFİYET REJİMİNİN YENİDEN DEĞERLENDİRİLMESİNİN SEBEPLERİ

3.1.1. Konteyner Kullanımının Düzenli Hat Taşımacılığına Etkileri

Bir asırdan fazla bir süredir düzenli hat taşımacılığına hakim olan konferansların dünya düzenli hat taşımacılığındaki önemini kaybetmeye başlaması, 1960'larda başlayan konteyner kullanımına geçişle yakından ilgilidir. Konteyner kullanımı, düzenli hat taşımacılığında fiyat konusundaki işbirliğinden ziyade maliyetleri düşürmeye, yatırım risklerini paylaşmaya ve sunulan hizmeti geliştirmeye yönelik ortaklıklar olan konsorsiyum ve stratejik ittifakların öne çıkmasına neden olmuş, konferansların gücü giderek azalmıştır.

1960'larda başlayan konteyner kullanımı, limanlardaki elleçleme faaliyetlerini hızlandırmış, böylelikle gemilerin limanlarda bekleme süreleri büyük ölçüde azalmıştır. Düzenli hat taşımacılığında hız, servis sıklığı ve global

bir hizmet ağına sahip olmak taşıtıcılar arasında stratejik odak olarak öne çıkmıştır (EC 2003, 7). Özellikle dünyanın çok çeşitli bölgelerindeki pazarlara ulaşmak isteyen taşıtıcıların taşıyıcılardan daha geniş coğrafi kapsamlı taşıma hizmetleri talep etmeleri, taşıyıcıları büyümeye zorlamış ve tek başlarına karşılamaları zor olan maliyet ve risklerle karşı karşıya bırakmıştır. Bütün bu yeni pazar dinamiklerinin gerekli kıldığı yatırımlar, bu yatırımların doğurduğu riskler, taşıyıcıları konsorsiyum ve stratejik ittifaklar bünyesinde işbirliği yapmaya zorlamış, neticede operasyon odaklı bu işbirliği yöntemleri konferansların deniz ticaretindeki gücünün azalmasına yol açmıştır.

Konteyner kullanımına geçiş ile birlikte meydana gelen, elleçleme faaliyetlerindeki iyileşmeler, gemiden gemiye konteyner aktarımını kolaylaştırarak merkez-ve-uç sistemlerinin kullanımını yoğunlaştırmıştır. Bu sistemde besleyici¹²⁴ adı verilen görece olarak küçük konteyner gemileri, konteynerleri küçük limanlardan alıp büyük limanlarda bekleyen büyük konteyner gemilere yüklemekte, büyük gemiler de vardıkları limanlarda bunları tekrar küçük gemilere yüklemektedir. Bu yeni sistemde taşıyıcılar için, merkezler arasında sefer yapacak ve bir seferde çok fazla konteyner taşıyabilecek gemileri kullanarak ölçek ekonomilerinden yararlanma ve maliyetleri azaltma imkanı doğmuş, gemi kapasitelerinde büyüme yönünde bir trend meydana gelmiştir. Bunun sonucunda, 2001 yılında 1824 TEU olan ortalama gemi kapasitesi 2003 yılında 2040'a yükselmiştir (UNCTAD 2003, 19).

Gittikçe büyüyen gemilerin kapasite kullanımının belirli bir seviyede tutulması ihtiyacı, merkez-ve-uç sistemi dahilinde operasyonel işbirliği yöntemlerinin yanı sıra, yoğunlaşmaları da beraberinde getirmiştir. 1990 yılında en büyük 20 taşıyıcı toplam konteyner slotlarının %40'ına sahipken, 1995'te bu oran %50, 1998'de %77 olmuş, iki sene sonra da %81'e yükselmiştir (FTC 2001, 15). Yaşanan bu yoğunlaşmalarla birlikte, bir konferansa dahil olmadan da, müşterilerine yeterli sıklıkta ve kalitede hizmet sunacak ekonomik ve operasyonel güce sahip bağımsız taşıyıcılar ortaya çıkmış, böylelikle konferansların önemi azalmıştır.

Bütün bu gelişmeler, konferansların geleneksel rollerinde bir değişmeye neden olmuştur. Konferansların fiyat belirleyici işlevi artık geri planda kalmış, bunun yerine üyelerinin kapasite yatırımlarını koordine etme fonksiyonları ön plana çıkmaya başlamıştır (ACCOS 1992, 59). Konferans tarifeleri eskisi gibi yaygın olarak kullanılmaz olmuş, taşıyıcılar tarafından hizmet sözleşmelerinde uygulayacakları navlun bedelleri için bir ölçüt¹²⁵ görevi görmeye başlamışlardır.

¹²⁴ Feeder.

¹²⁵ Benchmark.

3.1.2. Hizmet Sözleşmelerinin Yaygınlaşması

Düzenli hat taşımacılığında konferansların hakimiyetinin azalmasında etken olan bir başka faktör, ABD’de hizmet sözleşmeleri alanında yaşanan gelişmeler ve bunun dünya düzenli hat ticaretine etkisi olmuştur. Dünya düzenli hat ticaretinde hem çok önemli bir yere sahip olan ABD’de, 1998 yılında yürürlüğe giren OSRA ile hizmet sözleşmelerinin yapılmasına engel bazı düzenlemelerin kaldırılması, başta Avrupa-ABD hattında olmak üzere tüm dünyada bu sözleşmelerin yayılmasını tetiklemiştir.

Düzenli hat taşımacılığında hizmet sözleşmelerinin yaygınlaşmasında diğer bir önemli etken, Avrupa Komisyonu’nun TACA kararında hizmet sözleşmeleri konusunda izlediği tutumdur. Söz konusu kararda TACA konferansının, üye taşıyıcıların hizmet sözleşmeleri yapmasına sınırlama getirmek amacıyla bir rehber yayımlaması Komisyon tarafından 4056/86 sayılı Tüzük’le sağlanan muafiyetin kapsamı dışında bulunmuştur. ABD-Kuzey Avrupa hattında, 1990’lı yıllarda önemli bir pazar payına sahip olan bu konferansın hizmet sözleşmeleri ile ilgili sınırlamalarının Komisyon tarafından yasaklanması, bu sözleşmelerin söz konusu hatta yaygınlaşmasında etkili olmuştur.

Hizmet sözleşmelerinin yaygınlaşmasıyla birlikte, konferansların fiyat seviyesi üzerindeki kontrolü giderek azalmıştır. Bu sözleşmelerde navlun bedelleri, bizzat taşıtıcı ve taşıyıcı arasında yapılan karşılıklı görüşmeler sonucunda belirlenmektedir. Hem taşıyıcı hem de konferans üyesi taşıtıcılar için, konferansın fiyat tarifelerine bağlı kalmak yerine hizmet sözleşmeleri akdetmek daha avantajlıdır. Bu nedenle hizmet sözleşmeleri giderek düzenli hat taşımacılığında iş yapmanın normu haline gelmekte, konferansların fiyat üzerindeki kontrolü azalmaktadır.

Günümüzde konferans tarifeleri artık eskisi kadar yaygın kullanılmamakla birlikte, taşıyıcıların taşıtıcılarla yaptıkları hizmet sözleşmelerinde uygulayacakları fiyatlar için bir ölçüt işlevi görmektedir. Diğer bir deyişle taşıyıcılar, hizmet sözleşmelerinde fiyatlarını belirlerken, kendi maliyetlerini göz önünde bulundurmadan ziyade konferans tarifelerindeki fiyatları baz almaktadır. Konferans fiyat tarifelerini ölçüt olarak kabul edenler, sadece konferans üyesi taşıyıcılar değildir; bağımsız taşıyıcılar da, kendi uygulayacakları fiyatları belirlerken konferans fiyatlarını baz almaktadırlar (OECD 2002, 23).

Diğer taraftan OECD (2002, 52)’ye göre, 1970’lerden günümüze gelen süreçte, konferansların düzenli hat ticaretinde etkilerini kaybetmelerine paralel olarak dünyada navlun bedellerinin seviyesinin düşmesi, konferansların pazar gücünün navlun bedelleri üzerinde arttırıcı bir etkisi olduğuna işaret etmektedir.

Levent KUTOĞLU

Ayrıca OECD (2002, 40), navlun bedellerinde görülen en büyük düşüşlerin, taşıyıcıların daha esnek fiyat politikaları izlemelerine izin veren düzenleme değişiklikleri ve bağımsız güçlü taşıyıcıların pazara giriş yapmasını takiben görüldüğünün de altını çizmektedir.

Bu önemli tespitlerden sonra OECD (2002), düzenli hat taşımacılığına uygulanan muafiyetin kaldırılmasının gerekli olduğuna dikkat çekmekte; bununla birlikte, taşıyıcıların on yıllardır süre gelen konferans sistemini bir anda terk etmekte yaşayacakları zorlukların dikkate alınarak, bu sistemin tamamen lağvedilmesinden ziyade, hizmet sözleşmelerinin yaygınlaştırılması gerektiğinin altını çizmektedir. Yine OECD (2002, 77)'nin vurguladığı başka bir önemli husus, toplam pazar payları antirekabetçi etkiler yaratmaya yetecek düzeyde olmadığı sürece, taşıyıcıların faaliyetlerini rasyonalize etme amacıyla kapasite konusunda işbirliği yapmalarına izin verilmesi gerektiğidir.¹²⁶

3.2. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ ÜZERİNE İKTİSADİ TARTIŞMALAR

3.2.1. Düzenli Hat Taşımacılığının İktisadi Analizi

Düzenli hat konferanslarının rekabet hukuku bağlamındaki özel statüsünün Avrupa Birliği nezdinde tartışmaya açıldığı bugünlerde, taşıyıcılar, mevcut muafiyet rejimini koruyabilmek amacıyla, bu endüstrinin kendine has iktisadi özelliklerinden dolayı rekabet kurallarından muaf tutulması gerektiği görüşünü ön plana çıkartmaktadırlar.

Bu görüşe göre, bir pazarda sakınılabılır kurma maliyetlerinin¹²⁷ varlığı, rekabetçi bir dengenin oluşmasına engel olmaktadır. Sakınılabılır maliyetler, teşebbüslerin faaliyete geçmeleri durumunda ortaya çıkan, ancak faaliyetlerine son verdiklerinde katlanmak zorunda olmadıkları, diğer bir deyişle batık olmayan, sabit maliyetlerdir. Örneğin düzenli hat taşımacılığında bir taşıyıcı, bir hatta pazara giriş yapmak için yeni gemi satın almak yerine faaliyet gösterdiği diğer hatlardan bir gemisini girmek istediği hatta sefere koyabilir. Aynı şekilde pazara girmekten vazgeçmesi durumunda yapması gereken, gemilerini diğer bir hatta kaydırmaktır. Bu nedenle pazardan çıkış maliyetsizdir.

Aşağıdaki şekil-3'te durum gösterilmektedir.¹²⁸ Burada S_i , i tane eş firmanın toplam arz eğrilerini temsil etmektedir. Kurma maliyeti ise c 'dir. Bu

¹²⁶ Taşıyıcıların kapasite konusunda işbirliği yapmalarının Antlaşma'nın 81. maddesinden muaf tutulmasına devam edilmesi, 4056/86 sayılı Tüzüğün gözden geçirme çalışmaları çerçevesinde ELAA tarafından Komisyon'a sunulan düzenli hat taşımacılığı için yeni düzenleme taslağının içerdiği konulardan biridir. Komisyon henüz bu konuda herhangi bir yorumda bulunmamıştır.

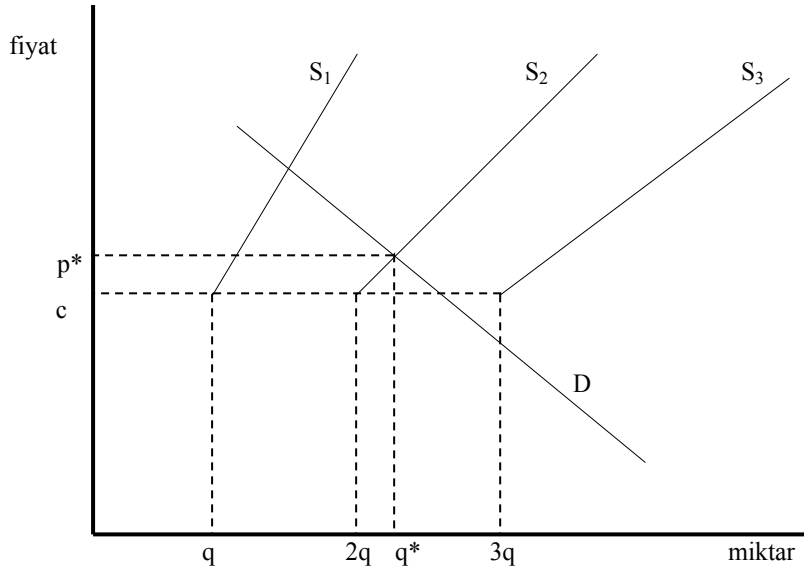
¹²⁷ *Avoidable setup cost*. Bundan böyle kurma maliyeti olarak anılacaktır.

¹²⁸ Sjöstrom (1989)'den alınmıştır.

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

maliyetin altında teşebbüs pazara giriş yapmayacağından, arz eğrisi bu noktada kesilmektedir. İki teşebbüsün faaliyet göstermesi durumunda talep edilen miktar q^* ve oluşan fiyat ise p^* 'dir. Ancak bu fiyat, yeni teşebbüsleri pazara girmeye teşvik edecek, ve örneğin iki firma daha, müşterilere c fiyatını sunarak pazara gireceklerdir.¹²⁹ Bu sefer, başlangıçta faal olan iki firma, kalan taleple kurma maliyetini karşılayamayacakları için pazardan çekilecek, ilk baştaki duruma dönecek, döngü böylece devam edecek, hiçbir zaman bir dengeye ulaşamayacaktır.

Şekil-3



Örneğin bir hatta navlun bedelleri yeteri kadar yüksekse, taşıyıcılar başka hatlarda çalışan gemilerini bu hatta kaydırarak kar fırsatını değerlendirmek isteyeceklerdir. Ancak yeni girişlerle oluşacak fiyat, taşıyıcıların minimum ortalama maliyetlerinden daha az olabilecektir. Yeni girişlerle beraber arz eğrisinin sağa doğru kaymasıyla, arz talep dengesinin bu düşük fiyat seviyesinde oluşması, bazı taşıyıcıların tekrar pazardan çıkış yapmasına yol açacaktır. Zira pazardan çıkmanın bir maliyeti yoktur; sabit maliyetler batık değil, sakınılabılır maliyetlerdir. Sonuç olarak, başlangıçtaki duruma dönecektir. Bu döngünün devam etmesiyle birlikte, pazara sürekli giriş çıkışlar olacak, pazar bir dengeye ulaşamayacak ve istikrarsız bir yapı sergileyecektir

¹²⁹ Firmaların fiyat c iken üretim yapacakları varsayılmaktadır.

Levent KUTOĞLU

(Sjostrom 1993). Bu istikrarsız yapı ise faal teşebbüslerin iflas ederek pazardan çekilmesine yol açacak, öte yandan pazara yeni girişler de olabilecek, ancak genel olarak sektör düzensiz bir şekilde işleyecek ve bundan en sonunda taşıtıcılar da zarar edecektir.

Arz-talep dengesinin oluşmadığı bu durumlar, yıkıcı rekabet olarak nitelendirilmektedir. Yıkıcı rekabet teorisini, işbirlikli oyun teorisinin çekirdek kavramıyla açıklamak da mümkündür. İşbirlikli oyun teorisi, tarafların bir araya gelerek bağlayıcı anlaşmalar yapabildiklerini varsayar; bunların, oluşturdukları ekonomik fazlayı, aralarında nasıl paylaşacakları konusunda ilgilenmez. Örneğin bir alıcı ve satıcı, bir münhasır sözleşme yaparak sadece birbirleriyle iş yapma taahhüdünü karşılıklı olarak verebilirler. Dahası, bu tür bağlayıcı anlaşmalar, birden çok alıcı ve satıcıyı kapsayacak şekilde yapılabilir. Bu tür gruplara koalisyon adı verilir. Bir çok alıcı ve satıcıdan oluşan bir pazar ve bu pazarın içinde oluşmuş koalisyonlar olduğunu varsayalım. Eğer hiçbir taraf, kendi koalisyonundan ayrılıp başka bir koalisyona dahil olarak daha iyi bir fayda elde etme imkanını bulamıyorsa, pazar bir dengeye ulaşmış demektir. Bu özelliği gösteren fayda dağılımlarına da, çekirdek özelliğine sahip dağılımlar, ya da çekirdek dağılımları denmektedir.

Bir takım pazar koşullarında, çekirdek özelliğine sahip dağılımlar bulunmayabilir. Bittlingmayer (1989) böyle bir durum için oldukça basit ve açıklayıcı bir örnek sunmaktadır. Bu örnekte, taksiyle havaalanına gitmek isteyen 3 yolcu ve her biri iki kişi alan iki taksi olup, havaalanına taksiyle gitmenin bedeli 5 YTL'dir. Birinci ve ikinci yolcu 2,5'er YTL ödeyip bir taksiye, üçüncü yolcu da 5 YTL ödeyip diğer taksiye binerse, etkin bir çözüme ulaşılır. Ancak üçüncü yolcu ikinci yolcuya, kendisiyle seyahat etmesini ve bunun karşılığında sadece 1 YTL ödemesini teklif edecektir. İkinci yolcu bunu kabul eder; çünkü 2,5 yerine 1 YTL ödeyecektir. Üçüncü yolcu da, 5 yerine 4 YTL ödeyecektir. Sonuçta tek başına seyahat etmek durumunda kalan birinci yolcu, diğer iki yolcudan birine benzer bir teklif yapacak ve döngü devam edecek, pazar bir dengeye ulaşmayacaktır. Her sonuçta, yalnız yolcu diğer yolcuyla koalisyon oluşturarak daha az para ödemeye çalışacaktır.

Pirrong (1992), ve Sjostrom (1989), düzenli hat taşımacılığında olduğu gibi, kurma maliyetlerinin olduğu durumlarda, çekirdek dağılımlarının bulunmayabileceğini ve bu nedenle pazarın bir dengeye ulaşamayabileceğini göstermektedirler. Sjostrom'e göre (2004), konferanslar bu sorunun üstesinden gelmeye yönelik işbirliği yöntemleri olup taşıtıcılar açısından da faydaları

vardır; zira, konferanslar sayesinde pazar bir dengeye ulaşmakta ve istikrara kavuşmaktadır.¹³⁰

Çekirdek teorisine Avrupa Komisyonu'nun TACA kararında da değinilmekte, bu teori başlıca 3 başlık altında eleştirilerek düzenli hat taşımacılığı endüstrisine uygulanamayacağı ifade edilmektedir.¹³¹

İlk olarak, Komisyon'a göre kapasite maliyetleri, taşıyıcıların tek tek konsinyelere değil, taşınan bütün kargoya paylaştırdıkları maliyetlerdir. Çekirdek teorisini savunanlar ise, kapasite maliyetlerinin o maliyeti oluşturan yüklemeye tahsis edilebildiğini varsaymaktadırlar. Talep şartlarının örneğin tek bir konteynerin tek başına bir gemi tarafından taşınmasını gerektirdiği durumlarda, kapasite maliyetlerinin diğer kargolara da bölüştürülmesi mümkün olmayabilmekte diğer bir deyişle bölünmezlik sorunu ortaya çıkmaktadır. Komisyona göre bu durumlar nadiren karşılaşılan durumlar olup taşıyıcı teşebbüsler bu sorunla baş etmenin yollarını bulmuşlardır.

İkinci olarak Komisyon, çekirdek teorisinin önemli varsayımlarından birisini, taşıyıcıların pazara serbestçe giriş çıkış yapabildiği görüşünü reddetmektedir. Komisyon'a göre, pazarda faaliyet göstermek isteyen bir taşıyıcı, gemi satın alarak, batık maliyete katlanmaktadır; zira pazardan çıkışta, satın almış gemiyi, aldığı bedelden daha düşük bir bedelle elden çıkarmak durumunda kalacaktır.

Son olarak ise Komisyon'a göre fiyat artışlarının yeni teşebbüsleri pazara çektiği görüşü de geçersizdir. Zira teşebbüslerin kendi içlerinde talep artış ve azalışlarına göre kapasitelerini ayarlamaları mümkündür. Örneğin, talepte artma olması durumunda, bu talebi karşılayabilmek için ihtiyaç duyulan ek kapasitenin muhakkak yeni bir teşebbüs tarafından sunulması gerekmekte, halihazırda pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler ek kapasite ihtiyacını karşılayabilmektedirler.

3.2.2. Yarışmacı Pazar Teorisi ile İlgili Tartışmalar

Yarışmacı pazar teorisi, düzenli hat taşımacılığı hakkında yapılan iktisadi tartışmaların bir başka boyutunu temsil etmektedir. Bu teoriye göre, bir takım pazarlar doğal tekellere¹³² sahip oldukları halde, bu pazarda

¹³⁰ McWilliams (1990) konferansların pazarı nasıl istikrara kavuşturacağı konusunda bir örnek vermektedir. Bu örnekte üç gemi, iki tanesinin toplam kapasitesinin yeteceği bir nakliyat işi için birbirleriyle rekabet etmek yerine aralarında anlaşmakta ve gemilerden birisini hizmet dışı bırakıp toplam maliyetleri azaltmaktadırlar.

¹³¹ 338-348 paragraflar.

¹³² Doğal tekelle kastedilen, genel olarak bir endüstride marjinal maliyetin üretim miktarıyla birlikte azalmasıdır. Böyle durumlarda, herhangi bir miktarda ürünü tek bir teşebbüsün üretmesi,

Levent KUTOĞLU

faaliyet gösteren teşebbüsler, potansiyel rekabet nedeniyle tekeli fiyat uygulayamaz ve piyasa rekabetçi bir pazar gibi davranır. Diğer bir deyişle, yarışmacı bir pazarda faaliyet gösteren bir tekelin karı, her an pazara girmeye hazır teşebbüsler tarafından tehdit edilmektedir. Bu nedenle bu tür bir pazarda verimsizlik endişeleriyle herhangi bir düzenleyici müdahalede bulunmaya gerek yoktur.

Bir pazarın yarışmacı pazar niteliğine sahip olması için, teşebbüsler fazla maliyete katlanmadan pazara girip çıkıyor olabilmelidir. Bunun için potansiyel rakiplerin, pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler ile aynı üretim teknolojisine ulaşabiliyor olması, pazarda yasal giriş engellerinin olmaması ve pazara girmek isteyen bir teşebbüsün batık maliyetlere katlanmak durumunda olmaması gerekmektedir (Baumol et al, 1982).

Davies (1986), Kanada’da düzenli hat taşımacılığı pazarını incelemiş ve yarışmacı bir pazar olduğunu sonucuna ulaşmıştır. Bir pazarın yarışmacı olması için, faal teşebbüsler ve potansiyel rakiplerin aynı teknolojiye ulaşabiliyor olması, sektörde batık maliyetlerin olmaması, faal teşebbüslerin girenlere karşı tepkisel fiyatlama¹³³ uygulayamaması şeklinde üç koşul sıralayan Davies, Kanada’da düzenli hat taşımacılığı pazarında tüm bu koşulların gerçekleştiğini bildirmektedir. Buna göre, herhangi bir taşıyıcının faaliyete sokmak için gemi temin etmesinde bir sorun bulunmamasından dolayı ilk koşulun sağlandığını iddia eden Davies, gemilerin hareketli sermaye olması ve standartlaştırılmış konteyner gemisi olmalarından dolayı sahipleri tarafından rahatlıkla başka hatlara kaydırılabilmesi veya ikinci el pazarında elden çıkarılabilir olması nedeniyle ikinci koşulun da sağlandığını ileri sürmektedir. Üçüncü koşul için ise Davies, konferansların hantal yapılarının, yeni girenlerin fiyatlarına karşı tepki vermelerini, fiyatlarını ayarlayarak pazar paylarını korumalarını zorlaştırdığını bildirmektedir. Sonuç olarak, düzenli hat taşımacılığı pazarında da taşıyıcıların fazla kar etmesi mümkün değildir, ziya potansiyel rekabet, sektörü zaten baskı altında tutmaktadır. Bu nedenle konferansların ekonomik etkinsizliğe yol açtığı gerekçesinden hareketle bu sektöre müdahalede bulunmak gereksizdir (Davies 1986).

Avrupa Komisyonu’nun, düzenli hat taşımacılığının yarışmacı bir pazar olduğu görüşünü paylaşmadığı görülmektedir. Gerçekten de, söz konusu teorinin değerlendirilmesini yaptığı TACA kararında Komisyon, Davies (1986)

birden fazla teşebbüsün üretmesinden daha az maliyetli olacağından bu tür durumlara doğal tekel denmektedir. Bununla birlikte doğal tekel durumları bunlarla sınırlı değildir. Örneğin teşebbüslerin U şeklinde ortalama maliyet eğrisine sahip olmaları durumunda da, ortalama maliyetin bir noktadan sonra artış göstermesine ve bu nedenle birden fazla firmanın faaliyet göstermesinin mümkün olmasına rağmen doğal tekel durumu oluşabilir (Paşaoğlu 2003, 8)

¹³³ *Responsive pricing.*

tarafından dile getirilen görüşleri reddetmektedir.¹³⁴ Komisyon'a göre, Davies'in iddia ettiği gibi, pazara giriş çıkışın çok olması pazarın yarışmacı bir pazar olduğu anlamına gelmemektedir. Zira pazara girişlerin olması, pazarda yüksek kar etme imkanlarının bulunduğunu göstermektedir. Oysa yarışmacı pazar teorisine göre, pazarda faal teşebbüslerin potansiyel rekabet baskısı nedeniyle kar edemiyor olması gerekmektedir.¹³⁵ Diğer taraftan Komisyon düzenli hat taşımacılığında, yeni bir hatta faaliyet göstermek, diğer bir deyişle yeni bir pazara girmek için, bir takım batık maliyetlere katlanılmasının gerekli olduğunun altını çizmektedir. Zira Komisyon'a göre, yeni bir hatta faaliyet göstermek isteyen bir taşıyıcı, çeşitli liman ekipmanlarına yatırım yapmak durumunda olup bu hattan çekilmesi durumunda bu ekipmanları başka bir hatta kullanma veya iyi bir fiyattan elden çıkarma olanağına sahip olmayabilir.¹³⁶ Ayrıca pazardan çıkış yapmak, bir taşıyıcı için itibar kaybı anlamına gelebilecektir.¹³⁷

3.3. GÖZDEN GEÇİRME SÜRECİ

OECD'nin, düzenli hat taşımacılığı sektörünün, rekabet hukuku bağlamındaki ayrıcalıklı statüsünün sona erdirilmesi yönündeki görüşleri, rekabetçi bir ekonomi yaratmayı amaçlayan Avrupa Komisyon'unun 4056/86 sayılı Tüzüğü gözden geçirme çalışmalarını tetiklemiş; Komisyon 2003 yılı içerisinde, çıkarıldığı zamandan bu yana değiştirilmeden uygulanmış olan 4056/86 sayılı Tüzüğün gözden geçirme çalışmalarını başlatmıştır. Bu çerçevede bir Danışma Kitabı¹³⁸ çıkaran Komisyon (EC 2003), söz konusu Kitap'ta, bu inceleme bakımından önemli iki noktaya değinmektedir.

İlk olarak Komisyon (EC 2003, 7), dünya düzenli hat ticaretinde, konteyner kullanımının artmasıyla yaygınlaşan, konsorsiyum ve stratejik ortaklıklar gibi operasyonel işbirliği şekillerinin, hem rekabeti kısıtlayıcı fiyat anlaşmaları içermediğini, hem de konferans sisteminin en önemli gerekçelerinden biri olan güvenilir hizmet sunumunu gerçekleştirdiğini tespit etmekte; aynı şekilde, giderek yaygınlaşan hizmet sözleşmeleri aracılığıyla da, düzenli hat taşımacılığında güvenilir ve programlı taşıma hizmeti sunulabildiğini vurgulamaktadır.

Komisyon (2003) ikinci olarak, OECD görüşlerine paralel bir şekilde, düzenli hat taşımacılığı sektörünün iktisadi özellikleri itibariyle, özel bir niteliğe sahip olmadığının, diğer başka ulaştırma sektörlerinden büyük farklılıklar

¹³⁴ 350-356 paragraflar.

¹³⁵ Ibid. 352. paragraf.

¹³⁶ Ibid. 356. paragraf.

¹³⁷ Ibid. 345-346. paragraflar.

¹³⁸ *Consultation Paper*.

Levent KUTOĞLU

göstermediğinin altını çizmekte, buradan hareketle, konferans sisteminin, rekabetçi bir yapıya göre, fiyatlarda daha fazla istikrar sağlamayacağı sonucuna ulaşmaktadır.

Komisyon (2003), Danışma Kitabı'nda, gözden geçirme prosedürünün sistemini de belirlemiştir. İlk ve en önemli konu olarak, sektöre tanınan muafiyetin sürdürülmesinin gerekli olup olmadığı tartışılacaktır. Bunun için Komisyon, konferans faaliyetlerinin Antlaşma'nın 81(3) maddesinde yer alan muafiyet koşullarını sağlayıp sağlamadığını inceleyecektir. Bu bağlamda, konferanslara muafiyet tanınmasının gerekçesini oluşturan üç şart, yani, konferansların fiyat istikrarına, güvenilir hizmet sağlanmasına ve yeterli ve etkin hizmet üretilmesine katkıda buldukları görüşleri tartışmaya açılmış ve ilgili taraflar bu konuda görüş vermeye davet edilmiştir.

Gözden Geçirme Sürecinde Gündeme Gelen Diğer Konular

Gözden geçirme çalışmalarında gündeme gelen konular sadece 3. madde ile verilen muafiyetin devam ettirilip ettirilmemesi konusu değildir. Komisyon, arızı deniz taşımacılığı hizmetlerine ve kabotaj taşımacılığına Antlaşma'nın 81. ve 82. uygulanması konusunda herhangi bir araç bulunmaması hususunu da gündeme getirmiş ve bu hizmetlerin de 2003/1 sayılı Tüzük kapsamına alınıp alınmaması gerektiğini tartışmaya açmıştır (EC 2003).¹³⁹

Danışma Kitabı'yla, ilgili tüm tarafları görüşlerini sunmaya davet eden AB Komisyonu, bu görüşleri ve kendi yorumlarını 2004 yılı Mayıs ayı içerisinde çıkardığı Müzakere Kitabı'nda¹⁴⁰ özetlemiştir (EC 2004a). Söz konusu Kitap'ta, Danışma Kitabı'ndaki (EC 2003) yapıyla paralel bir yaklaşım çerçevesinde, 4056/86 sayılı Tüzük'te sağlanan muafiyetin ekonomik gerekçelerinin bugünkü pazar koşullarında hala var olup olmadığı tartışılmakta ve ayrıca gözden geçirme sürecinde gündeme gelen diğer sorulara da cevaplar aranmaktadır.

3.3.1. Konferanslara Tanınan Muafiyetle İlgili Tartışmalar

Hiç şüphe yok ki, gözden geçirme sürecinin en önemli konusunu, Tüzüğün 3. maddesinde sağlanan muafiyetin devam ettirilip ettirilmeyeceği hususu oluşturmaktadır. Komisyon, bu bağlamda konferansların rekabeti kısıtlayıcı eylemlerini Roma Antlaşması'nın muafiyet şartlarını düzenleyen 81(3). maddesi çerçevesinde, Tüzüğün yürürlüğe konmasından bugüne geçen zamanda değişen pazar koşullarını da göz önünde bulundurarak tekrar değerlendirmektedir.

¹³⁹ Komisyon'un, arızı taşımacılık hizmetlerine ve kabotaj hizmetlerine Antlaşma'nın 81. ve 82. maddelerini uygulamak konusunda yaşadığı sorunlar, bu çalışmanın II.1.2.2'inci bölümünde incelenmektedir.

¹⁴⁰ *Discussion paper*.

3.3.1.1. Muafiyetin İlk ve İkinci Koşulları: Ekonomik ve Teknik Gelişmenin Sağlanması ve Tüketicilerin Bundan Fayda Sağlanması

Fiyat İstikrarı Konusu

Düzenli hat konferanslarına muafiyet tanınmasının gerekçelerinden birisi, 4056/86 sayılı Tüzük'te ifade edildiği üzere, bunların fiyat tarifeleri düzenleyerek navlun bedellerinde yaşanması muhtemel ani değişikliklerin önüne geçmeleri, diğer bir deyişle fiyat istikrarı sağlamaları ve bu yolla taşıticılara güvenilir hizmet sunulmasına yol açmalarıdır. Konferans sisteminin devam etmesi görüşünü savunanların çokça dile getirdikleri bu hususu, Komisyon hem tarafları görüş bildirmeye davet etmek suretiyle tartışmaya açmış, hem de bizzat detaylı olarak incelemiştir.

Tüzük yenileme çalışmalarına, taşıyıcıları temsilen katılan ELAA (2003)'nın¹⁴¹ görüşüne göre, konferanslar düzenli hat taşımacılığında fiyat istikrarı sağlayarak ihracatçıların mallarının maliyetlerini ve dolayısıyla satış fiyatlarını kesin olarak bilmelerini sağlamaktadır. ELAA, istikrar kavramını sadece fiyatlarla sınırlamamakta, arz istikrarına ve bunların taşıticılara faydalarına da dikkat çekmektedir. Bu görüşe göre taşıyıcılar, konferans çatısı altında talep koşulları hakkındaki bilgilerini paylaşarak taşıticıların ihtiyaçları hakkında bilgi sahibi olmakta, kapasite artırımına yönelik olarak yapacakları yatırımlarını ortaklaşa kararlaştırarak daha sağlıklı planlayabilmekte ve bütün bunlar sonucunda taşıticıların ihtiyaçlarına cevap veren, güvenilir nitelikte taşıma hizmeti sunabilmektedirler.

ELAA'ya göre konferansların faydaları sadece güvenilir hizmet sunumuyla sınırlı kalmamaktadır. ELAA, konsorsiyumların etkinliğinin konferansların varlığı sayesinde artırılabilirdiğini,¹⁴² deniz taşımacılığına damgasını vuran konteyner kullanımına geçiş, kombine taşımacılık, tam zamanında teslim¹⁴³ gibi gelişmelerin konferanslar sayesinde gerçekleştirildiğini ileri sürmektedir (ELAA 2003, 32).

Buna karşın taşıyıcıları temsil eden ESC¹⁴⁴ (2003, 13), konferansların fiyat istikrarına katkıda bulunmadıklarını; diğer taraftan istikrar sağlamak adına,

¹⁴¹ *European Liners Affairs Association*.

¹⁴² DG Competition Ulaştırma Bölümü Başkanı Joos Stagier (2003, 6), konsorsiyum grup muafiyetinin hem konferans üyesi taşıyıcıları hem de bağımsız taşıyıcıları kapsadığını, bu nedenle bir konsorsiyumun üyelerinin bir kısmının bağımsız bir kısmının da konferans üyesi olabileceğini, bu durumda konferans içinde kalması gereken bir takım bilgilerin bağımsız taşıyıcıların da eline geçebileceğini belirtmekte ve bunun rekabet açısından büyük sorunlar doğuracağına işaret etmektedir.

¹⁴³ *Just-in-time delivery*.

¹⁴⁴ *European Shippers' Council*.

rekabetin kısıtlanması yoluyla fiyatların yapay bir şekilde yükseltilmesinin de taşıyıcılara bir yararı olmadığını belirtmektedir. Ayrıca ESC (2003), konferans sistemi yüzünden talebin düşük olduğu durumlarda, taşıyıcıların kapasitelerini azaltarak maliyetlerini kısmak yerine, fiyatlarını aşırı derecede düşürdüklerini, talebin yüksek olduğu durumlarda ise ortak hareket ederek genel fiyat artışları yaptıklarını belirtmektedir. Konferansların zararlı etkilerinin sadece bunlarla sınırlı kalmadığını iddia eden ESC'ye (2003) göre, taşıyıcıların konferans çatısı altında kararlaştırdıkları ve hayata geçirdikleri sürşarjlar¹⁴⁵ bilakis fiyatlarda istikrarsızlığa yol açmaktadır. Buna göre konferans üyesi taşıyıcılar, sürşarjları fiyatlarına ortak olarak eklemekte, konferans dışında kalan bağımsız taşıyıcılar da, konferans üyesi taşıyıcılar gibi, sürşarjları aynı şekilde fiyatlarına yansıtılmaktadırlar (ESC 2003, 11-17).¹⁴⁶

Gözden geçirme çalışmaları boyunca, ELAA ve ESC'nin yanı sıra, Avrupa Komisyonu tarafından da konferansların fiyat istikrarına etkilerini inceleyen çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Komisyona göre bu çalışmalardan hiçbiri, konferansların fiyat istikrarına yol açtığı yönünde bir kanıt sunmamaktadır. Özellikle Komisyon tarafından Erasmus Üniversitesi'ne yaptırılan çalışmada (Erasmus Universiteit, 2003) konu detaylı olarak incelenmiş, fakat Komisyon'un yorumuyla, konferanslarla fiyat istikrarı arasındaki bağlantıyı işaret edecek herhangi önemli bir bulguya ulaşılmamıştır. Bu nedenle Komisyon söz konusu çalışmayı Tüzüğün yenilenmesi çalışmalarında dikkate almayacağını bildirmektedir (EC 2004a, 15).

Öte yandan Komisyon, konferansların fiyat istikrarı sağladıkları yönünde bir tespit yapılsa bile, fiyat istikrarının tek başına 81(3). madde bağlamında ekonomik veya teknik gelişmeye yol açma anlamına gelmeyeceğini; fiyat istikrarının, ancak güvenilir taşımacılık hizmeti sunulması için vazgeçilmez olduğunun ispat edilmesi durumunda muafiyet için bir gerekçe oluşturabileceğini bildirmektedir. İlaveten Komisyon, son yıllarda Avrupa-Amerika arasındaki düzenli hat taşımacılığının giderek artan oranda hizmet sözleşmeleri aracılığıyla yapıldığını, ayrıca, bağımsız, yani konferans üyesi olmayan taşıyıcıların 2001 yılı içinde yine söz konusu hattaki pazar paylarının %52'ye kadar çıktığını, buna rağmen fiyat istikrarının azalmadığını ve güvenilir taşıma hizmeti sunulması konusunda bir gerileme yaşanmadığını belirtmiş ve

¹⁴⁵ Bkz. 7. dipnot.

¹⁴⁶ Sürşarjlar konusunda, Fransız menşeli lastik üreticisi firma Michelin'in Komisyon'un yayımladığı Beyaz Kitaba hazırladığı cevapta (Michelin 2004) ilginç bilgiler yer almaktadır. Michelin, söz konusu yazısında, dünya çapında tedarik ve satışla ilgili tüm taşıma hizmetlerini gizli hizmet sözleşmeleri aracılığıyla yürüttüğünü belirttikten sonra, hizmet sözleşmesi çerçevesinde birlikte çalıştıkları taşıyıcıların sürşarjlar konusunda konferanslarla aynı uygulamaları gerçekleştirdiklerini, sürşarjları konferanslarla aynı seviyede uyguladıklarını bildirmektedir.

buradan hareketle konferansların uyguladıkları ortak fiyat tarifelerinin güvenilir hizmet sağlamak açısından gerekli olduğu görüşünün doğrulanmamış olduğuna kanaat getirmiştir (EC 2004a, 17).

Roma Antlaşması'nın 81(3). maddesinde yer alan ikinci muafiyet koşulu, muafiyete konu rekabet kısıtlamalarının taşıma hizmetinin kullanıcılarına fayda getirmesidir. Komisyon'a göre burada kullanıcılarla kastedilen sadece taşıtıcılar değildir; bu kısıtlamaların nihai tüketicilere de daha düşük fiyatlar yahut başka faydalar olarak yansımaları gerekmektedir. Bu bağlamda, Komisyon'un görüşü, konferanslar tarafından sağlandığı iddia edilen ekonomik gelişmenin düşen fiyatlar veya artan hizmet kalitesi gibi şekillerde bir yarara yol açtığı yolunda herhangi bir bulgu olmadığıdır. Bu konuda Avrupa'nın en büyük tüketici derneği olan Tüketici Birliği'nin¹⁴⁷ "konferansların Avrupa'da deniz ticareti ile ilgili olan her endüstri kolunu kötü yönde etkilediği ve artık modern ekonomide fiyat ve kapasite kartellerinin yeri olmadığı" yönündeki görüşüne atıf yapan Komisyon, bu muafiyet koşulunun da sağlanmadığı sonucuna ulaşmaktadır (EC 2004a, 25).

3.3.1.2. Muafiyetin Üçüncü ve Dördüncü Koşulları: Kısıtlamaların Elde Edilen Fayda İçin Kaçınılmaz Olması ve Rekabetin Pazarın Önemli Bölümünde Kısıtlanmaması

Komisyon, muafiyetin üçüncü koşulu olarak, konferansların neden olduğu rekabetle ilgili kısıtlamaların, sağladıkları faydalar için kaçınılmaz olup olmadığını inceleme konusu yapmaktadır. Konferansların pazar paylarının az olduğu, bunların yerini konsorsiyum anlaşmalarının, bağımsız taşıyıcıların ve taşıyıcılarla taşıtıcılar arasında akdedilen hizmet sözleşmelerinin aldığı pazarlarda da, en az konferansların güçlü olduğu pazarlardaki kadar güvenilir hizmet sunulabildiğini tespit eden Komisyon, buradan hareketle; konferansların yol açtığı rekabeti kısıtlamalarının yarattıkları ekonomik fayda olarak addedilen güvenilir hizmet sağlanması için gerekli olmadığı sonucuna ulaşmaktadır (EC 2004a,19-21).

Muafiyetin son koşulu olan pazarın önemli bir bölümünde rekabetin kısıtlanmaması konusunda ise Komisyon (EC 2004a)'un yorumu oldukça kısa ve belirsizdir. Aslen, Komisyon'un burada da diğer maddelerde olduğu gibi olumsuz bir sonuca ulaşması, Tüzüğün ilk başta çıkarılma sebebini açıklamakta zor duruma düşmesine yol açabilecekti. Zira Komisyon'un her değerlendirmesinde dile getirdiği gibi, bugün düzenli hat taşımacılığı sektörü, Tüzüğün yürürlüğe konulduğu 1986 yılına göre daha rekabetçi bir endüstri

¹⁴⁷ *Consumers' Association.*

Levent KUTOĞLU

durumundadır; zira konferansların pazar payları ve fiyatlar üzerindeki kontrolleri giderek azalmaktadır. Hal böyleyken, bugün rekabeti pazarın önemli bir bölümünde bozan bir anlaşmanın, Tüzüğün çıkartıldığı 1986 yılında bozmamış olması mümkün değildir. Komisyon diğer muafiyet koşullarını değerlendirirken, 1986 yılından bu yana pazarda meydan gelen değişikliklerin 4056/86 sayılı Tüzük'te yer alan ağır kısıtlamalara gerekçe oluşturan durumları ortadan kaldırdığını değerlendirmiş, bu şekilde Tüzüğün ilk başta yürürlüğe konmasını haklı çıkartmıştır. Ancak Komisyon, ilgili pazarın önemli bölümünde rekabetin kısıtlanmaması konusunda ayrıntılı bir inceleme yapmamaktadır.

Sonuç olarak Komisyon (2004a), gözden geçirme çalışmalarında yaptığı değerlendirmeler neticesinde, 1986 yılında konferanslara muafiyet tanınmasına neden olan ekonomik şartların artık var olmadığına ve bu nedenle muafiyetin kaldırılması gerektiğine; ayrıca arazi taşımacılık hizmetlerinin, Komisyon'un normal olarak uyguladığı ve 1/2003 sayılı Tüzük'te belirlenen usulden farklı bir usule farklı tutulmasına gerek bulunmadığına kanaat getirmektedir.

3.3.2. ELAA'nın Önerisi

Komisyon'un düzenli hat taşımacılığına yönelik grup muafiyetini kaldırma yönündeki kararlılığı, ELAA'nın Ağustos 2004'te Komisyon'a ileride yürürlüğe girecek düzenli hat taşımacılığı rejimi konusunda yeni bir öneri getirmesine neden olmuştur (ELAA 2004a). Söz konusu önerinin hareket noktasını, düzenli hat taşımacılığının kronik istikrarsızlığa yol açan, kendine özgü yapısı olduğu iddiası oluşturmaktadır. ELAA'ya göre, bu koşullar altında istikrarlı fiyat ve güvenilir hizmet sunmanın tek yolu, taşıyıcı teşebbüslerin talep hareketlerini bilmeleri ve buna göre kapasite yatırımlarını planlayabilmeleridir. Etkin kapasite planlamasını sağlamak için ise, taşıyıcıların pazarla ilgili bir takım bilgileri paylaşmaları gerekmektedir. Bu nedenle ELAA, aşağıda sayılan faaliyetlere izin verecek yeni bir hukuki enstrümanın¹⁴⁸ Komisyon tarafından yürürlüğe konmasını talep etmektedir:

- Taşıyıcılar bölge ve alan bazında kapasite kullanımları ve toplam pazar büyüklükleri konusunda bilgi değişiminde bulunacak,
- taşınan ürünler konusunda tartışmalar, bilgi değişimleri ve değerlendirmeler yapılacak,
- toplam arz ve talep verilerinin pazar ve ürün bazında tartışılacak ve ileri dönük tahminler yapılacak,
- taşıyıcılar bölge, liman ve hat bazında pazar paylarını elde edecek,
- hat ve ekipman bazında fiyat endeksi hesaplanacak ve yayımlanacak,
- sürüşarjlar ve ek ödenekler kamuya açık formüllerle hesaplanacaktır.

¹⁴⁸ *Legal instrument.*

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

2004 yılı Ekim ayı içerisinde bir Beyaz Kitap¹⁴⁹ (EC 2004b) yayımlayarak ELAA'nın bu önerisini değerlendirmeye açan Komisyon (EC 2004b, 8), söz konusu öneriyi müzakere anlaşmalarına benzetmiştir. Müzakere Anlaşmaları, konferanslar ve bağımsız taşıyıcılar arasında yapılmakta olup, genel olarak fiyat ve kapasite ile ilgili konularda tarafların bilgilerini paylaştığı ve bağlayıcı olmayan kararlar aldığı, rekabet açısından sakıncalı yönleri olabilecek işbirliği yapılarıdır. Komisyon, bağımsız taşıyıcılardan kaynaklanan rekabet baskısını azaltması nedeniyle, müzakere anlaşmalarını düzenli hat konferanslarından daha zararlı bulmakla birlikte, öneriyi hemen reddetmemekte, ilgili tarafları konu öneri hakkında görüş sunmaya davet etmektedir. Son olarak, düzenli hat taşımacılığında bir asırdan fazla bir süredir devam eden konferans düzeninin bir anda kaldırılmasının taşıyıcıları zor durumda bırakacağını ve bu sebeple bir geçiş sürecinin gerekli olabileceğini vurgulayan Komisyon (EC 2004b, 7), taşıyıcıları, taşıtıcıları ve ilgili başka tarafları, ELAA önerisi hakkındaki görüşlerini sunmaya davet etmiştir.

ESC (2004)'nin bu öneriye tepkisi ise kararlı bir "hayır" olmuştur. ELAA'nın önerisindeki asıl amacın taşıma kapasitesi arzını kontrol etmek yoluyla fiyatları arttırmak olduğunu savunan ESC, bu bilgi değişimi prosedürlerinin hayata geçirilmesi halinde, pazarda zaten kısıtlanmış olan rekabetin tamamen ortadan kalkacağını bildirmektedir (ESC 2004, 13).

Son Durum

Komisyon, 2004 yılının Ekim ayı içinde çıkardığı Beyaz Kitap'ta, Müzakere Kitabı'nda dile getirmiş olduğu görüşlerine sadık kalmış ve grup muafiyetinin kaldırılmasını, düzenli hat taşımacılığında uygulanacak yeni sistemin Avrupa Birliği üyesi ülkelerin deniz ticareti filolarının durumunun da göz önünde bulundurularak oluşturulmasını ve ELAA tarafından getirilen, düzenli hat taşıyıcıları arasındaki bilgi değişimine yönelik önerilerin değerlendirilmesini¹⁵⁰ tavsiye etmiştir (EC 2004b).

3.3.3. Muafiyetin Kaldırılmasının Olası Etkileri

Komisyon, Beyaz Kitaba ek olarak yayımladığı belgede (EC 2004c), düzenli hat konferanslarına sağlanan muafiyet rejiminin kaldırılmasının olası etkilerini ele almıştır. Aşağıda Komisyon'un analizinin bu inceleme bakımından önemli olan kısımlarına yer verilecektir.

¹⁴⁹ *White paper.*

¹⁵⁰ Komisyon, 1/2003 sayılı Tüzüğü'nün, arazi taşımacılık ve kabotaj hizmetlerini içeren 32. maddesinin kaldırılmasını önermektedir.

Levent KUTOĞLU

Yatırım ve Dünya Deniz Filosu Üzerindeki Etki:

Düzenli hat taşımacılığı, talepteki oynaklık ve kronik fazla kapasite sorunu ile tanınan bir sektör olup (OECD 2002, 47-49), konferans sisteminin bu soruna katkısı vardır; zira fiyatların aşırı kapasite arzından etkilenmeyeceğini bilen taşıyıcılar, gereksiz yatırım yapmaktan sakınmamaktadırlar. Komisyon'a göre (EC 2004c, 18), rekabetçi bir pazar, konferans sistemi çerçevesinde yapılan kapasite ile ilgili koordinasyondan daha iyi sonuçlar verecektir.

Konferans rejiminin ortadan kalkmasıyla oluşacak rekabetçi ortamda, artık fiyat tespiti şemsiyesinden yararlanamayacak olan verimsiz taşıyıcılar pazar dışına itilecek ya da daha etkin çalışan büyükler tarafından devralınacaktır (EC 2004c, 19). Bu şekilde artan yoğunlaşmayla birlikte gelen, taşıyıcıların pazar gücündeki artış rekabeti sınırlayıcı etkiler doğurabilse de, oluşan yeni durumda bir bir taşıyıcıların pazar gücü, konferansların hali hazırdaki pazar güçlerinden daha fazla olmayacaktır (EC 2004c, 19).

Hatlar Üzerindeki Etki:

Komisyon, bu analizinde, Avrupa ile ABD, Asya ve Avustralya arasındaki ticaretle; Kuzey Avrupa-Doğu Akdeniz gibi daha kısa hatlardaki ticaret arasında bir ayırım yapmaktadır. Komisyon'a göre, bu kısa hatlarda konferansların fiyat üstündeki kontrollerinin daha az olması nedeniyle, rejim değişikliği bu hatları daha az etkileyecek; diğer taraftan Avrupa-ABD gibi konferansların hala güçlü olduğu hatlarda, rejim değişikliğinin etkileri daha yoğun hissedilecektir.

Avrupa Filosu Üzerindeki Etki

Muafiyet sisteminin kalkması sonucunda, Avrupalı taşıyıcıların veya başka ülkelerin taşıyıcılarının Avrupa hatlarından çekilmesi için herhangi bir neden bulunmadığını belirten Komisyon, aksine, Avrupa hatlarına daha verimli çalışan taşıyıcıların gireceğini öngörmektedir (EC 2004c, 22).

BÖLÜM 4

TÜRKİYE UYGULAMALARI

4.1. TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

Deniz taşımacılığı, ihracata dayalı büyümeyi benimsemiş Türkiye için stratejik önemi büyük bir sektördür. İthalat ve ihracat hacmi itibariyle deniz taşımacılığına büyük ölçüde bağlı olan Türkiye'nin, dünya ile ticaretinin %90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır (DPT 2001). Türkiye'nin deniz taşımacılığına elverişli konumunun yanısıra, bu taşımacılık şeklinin diğer taşımacılık türlerine göre daha az maliyetli ve daha etkin bir taşıma biçimi olması,¹⁵¹ bu sektörü dış ticaretimiz açısından daha da önemli hale getirmektedir.

Türk düzenli hat taşımacılığı sektörü günümüzde çeşitli önemli sorunlarla karşı karşıyadır. Örneğin Türk limanlarında, konteyner kullanımına geçiş konusunda yeteri kadar hızlı davranılmamış, hem özel sektör hem de devlet limanlarında gerekli alt yapı yatırımları yapılmamıştır (DTO 2003, 106). Türk limanlarının konteyner elleçlemeye ve kombine taşımacılığa elverişli hale getirilmesi, bunun için karayolu ve demiryolu ile gerekli bağlantıların yapılması, düzenli hat taşımacılığının Türkiye'de gelişmesi açısından büyük önem taşımaktadır.

Konteyner taşımacılığının sorunları, altyapı ile sınırlı kalmamaktadır. Mevcut düzenlemeler,¹⁵² Türk limanlarının uluslararası taşımacılık hizmetlerinde aktarma noktası olarak kullanılmasını zorlaştırmaktadır. Oysa düzenli hat taşımacılığında merkez-ve-uç anlayışının önemli hale geldiği günümüzde, aktarma faaliyetleri giderek daha da önem kazanmakta ve limanlar için önemli bir gelir kaynağı haline gelmektedir (OECD 2002, 12). Türkiye, gerekli yatırımları yaptığı takdirde, coğrafi konumunun verdiği avantajı, Akdeniz gibi

¹⁵¹ Örneğin deniz yoluyla taşıma, demir yolu ile taşımaya göre 3,5 kara yolu ile taşımaya göre ise 7 kat daha ucuzdur.

¹⁵² Gümrük Müsteşarlığı tarafından yürürlüğe konan Gümrük Yönetmeliği uyarınca, bir Türk limanında, yabancı bir ülkeye gönderilmek amacıyla aktarma yapılan bir konteyner için, her defasında Gümrük Müsteşarlığı'ndan izin alınması gerekmektedir.

Levent KUTOĞLU

önemli bir deniz ticaret koridorunda aktarma limanları oluşturmak suretiyle kullanabilecektir (DPT 2001, 41).

Türk deniz ticareti filosu Türk ihracatçıların taleplerine cevap verecek büyüklüğe ulaşmamıştır. DTO (2003) verilerine göre, Türkiye'nin deniz yoluyla yaptığı dış ticaretin sadece %29'luk kesimi Türk bayraklı gemiler tarafından yapılmaktadır; bu ise yılda yaklaşık 3 milyar ABD Dolarının taşıma ücreti olarak yabancı taşıyıcılara ödenmesi anlamına gelmektedir. Konu Devlet Planlama Teşkilatı'nın Sekizinci 5 Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde gündeme gelmiş ve Türk deniz ticaret filosunun düzenli hat taşımacılığı hizmeti verebilecek nitelikte yeterince gemisi bulunmadığına vurgu yapıldıktan sonra, Ro-Ro, konteyner, kombine düzenli hat gemilerinin¹⁵³ satın alınması, yurtiçinde yaptırılması ve olanın yenilenmesi için gerekli finansman kolaylıklarının sağlanacağı belirtilmiştir (DPT 2001, 4).¹⁵⁴ Ayrıca DTO (2001, 227) tarafından, Türk deniz filosunun desteklenmesi önerilmekte, bunun için, devlet teşekküllerinin yüklerinin taşınmasında Türk ticaret filosuna öncelik verilmesi gerektiği¹⁵⁵ ve ulusal filo yapımının desteklenmesi için dünyada geçerli bir uygulama olan uzun vadeli hizmet sözleşmelerinin taşıyıcılar ve taşıtıcılar arasında yaygınlaştırılması gerektiği vurgulanmaktadır.

4.2. REKABET AÇISINDAN DURUM

Türkiye'de düzenli hat taşımacılığı ile ilgili olarak, bugüne kadar rekabet hukuku bağlamında ya da başka bir açıdan herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Her ne kadar, 1973 tarihinde UNCTAD bünyesinde hazırlanmış olan UNCTAD Kodu'nda Türkiye'nin imzası bulunsa da, söz konusu Kod TBMM'de onaylanıp yürürlüğe konulmamıştır.

Düzenli hat konferanslarının Türkiye'deki faaliyetleri, doğurdıkları rekabeti bozucu etkiler dolayısıyla 4054 sayılı Kanun kapsamında olup; açıkça

¹⁵³ Aynı anda hem konteyner, hem de başka yükler taşıyabilen gemileri ifade etmektedir.

¹⁵⁴ Yine Kalkınma planında, düzenli hat taşımacılığında toplam taşınan yükün %40'ının Türk gemileriyle taşınması öngörülmektedir. %40 oranının nasıl tespit edildiği konusunda herhangi bir bilgi bulunmamasıyla birlikte, UNCTAD Kodu'ndaki, hatların ucundaki devletlerin taşıyıcıları için öngörülen %40'lık oranın esas alındığı düşünülebilir.

¹⁵⁵ Fakat AB bünyesinde, düzenli hat konferansları ile ilgili muafiyetin kaldırılmasının gündeme geldiği bugünlerde, sektörde kızışacak rekabetin, verimsiz, yeterli büyüklüğe ulaşamayan taşıyıcıları pazar dışına itmesi beklenmektedir. Rekabet gücünü arttırmak isteyen taşıyıcıların, dünya çapında etkin bir hizmet ağı kurmak amacıyla, birleşme devralmalar veya ortak girişimlere yönelmesi kaçınılmazdır. Bütün bu koşullar altında, kamu teşekküllerinin yüklerinin ulusal taşıyıcılarla taşınması yoluyla bir Türk ticaret filosu oluşturmanın gerçekçi bir politika olmadığı düşünülmektedir. Zira bu kuruluşların sağlayabileceği kargo hacminin, düzenli hat taşımacılığında rekabetçi olmayı amaçlayan bir taşıyıcıyı yeterli büyüklüğe ulaştırıp ulaştırmayacağı tartışma konusudur.

Kanun'un 4. maddesinde yasaklanan faaliyetler kapsamındadır. Konferansların faaliyetlerine ilişkin herhangi bir muafiyet tebliği de bulunmadığından, bunların eylemlerinin incelenmesi, gerekirse de haklarında soruşturma açılması gerekebilecektir. Ancak 2002 yılında Rekabet Kurumu'na intikal eden bir başvuruda, Kuzey Avrupa-Doğu Akdeniz hatlarında faaliyet gösteren EMTA¹⁵⁶ adlı konferansın, bu hatlarda uyguladığı navlun bedellerini yükseltmesi şikayet konusu edilmiş, fakat Rekabet Kurulu tarafından söz konusu konferans hakkında bir soruşturma açılmamıştır.¹⁵⁷

4.2.1. Türkiye'de Düzenli Hat Taşımacılığı Sektöründe Grup Muafiyeti Tüzüğü Çıkarılması Meselesi

1963 yılında Türkiye ile AB arasında imzalanan Ankara Anlaşması ve devamında 1995 yılında yürürlüğe konan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı gereğince, Türkiye ve AB arasında rekabet politikası ve hukuklarının uyumlulaştırılması gerekmektedir. Yine aynı Karar'da, Türk Rekabet Hukuku'nun, Roma Antlaşması'nın rekabet ile ilgili hükümlerini içeren 81. ve 82. maddeleri temelinde oluşturulması ve Avrupa Birliği'nin grup muafiyeti tüzüklerinde yer alan ilkeleri benimsemesi öngörülmektedir. Bu hüküm gereğince, düzenli hat konferansları ve bunlara tanınan muafiyet konusunda da, Avrupa Birliği uygulamasının ilke bazında benimsenmesinin gerekli olduğu; Rekabet Kurulu'nun bunların faaliyetlerini yasaklamasının, söz konusu Ortaklık Konseyi Kararı'na aykırı bir durum yaratabileceği söylenebilir.

Ortaklık Konseyi Kararı gereği, Avrupa Komisyonu'nun düzenli hat taşımacılığına yönelik iki muafiyet tüzüğüyle uyguladığı muafiyet rejimine paralel bir rejimin, Türkiye'de de hayata geçirilmesi gerekmektedir. Burada, Ortaklık Konseyi Kararı'ndaki, "ilkelerin benimsenmesi" ifadesinin nasıl yorumlanacağı hususu önem kazanmakta; bu bağlamda söz konusu tüzüklerde yer alan hangi hükümlerin ilke olarak değerlendirilmesi gerektiğinin tartışılması gerekmektedir. Bu noktada, ilke ile kastedilenin, Tüzük'lerin ruhunu oluşturan

¹⁵⁶ *Europe Mediterranean Trade Agreement.*

¹⁵⁷ Rekabet Kurulu'nun düzenli hat taşımacılığındaki önemli kararlarından biri 2002 yılında aldığı Ro-Ro taşımacılığı sektöründeki kararıdır (27.6.2002, 02-41/468-196). Söz konusu kararda Kurul, İstanbul-Trieste (İtalya) ve İzmir-Trieste hattında faaliyet gösteren Ro-Ro taşıyıcılarının işbirliğine giderek fiyat ve tahsilat yöntemlerini yeknesaklaştırdıkları şeklindeki iddialara ilişkin olarak, söz konusu iki hattın ayrı coğrafi pazarlar olduğu gerekçesiyle soruşturma açmamıştır. Esasen 823/2000 sayılı Tüzük kapsamında olan ve dolayısıyla bir düzenli hat taşımacılığı şekli olan Ro-Ro taşımacılığı konusunda Kurul'un soruşturma açılmamasına dayanak gösterdiği, iki hattın farklı coğrafi pazarlar olduğu yönündeki tespiti tartışılabilir niteliktedir. Zira Bursa, Balıkesir gibi sanayi bölgelerindeki veya doğu bölgelerdeki ihracatçılar için, İstanbul ve İzmir'den verilen Ro-Ro taşıma hizmetlerinin birbirine ikame oluşturduğu ve her iki hattın aynı pazarda olduğu kabul edilebilir. Komisyon'un düzenli hat taşımacılığı ile ilgili kararlarında da, örneğin Kuzey Avrupa limanlarının tek bir pazar olarak tanımlandığı görülmektedir.

Levent KUTOĞLU

genel düşünceler olduğu, Tüzük'te yer alan düzenlemelerin bu düşüncelerin hayata geçirilmesine yönelik kurallar olduğu düşünülebilir. Söz konusu tüzüklerde yer alan ilkeler, Kurul'un Rekabet Hukuku'nun bazı temel alanlarına ilişkin olarak tercih ettiği bir yöntem olan, AB Tüzükleriyle benzer prensiplere dayanan muafiyet tebliği çıkarmak¹⁵⁸ ya da 4054 sayılı Kanun'un genel hükümlerini kullanmak suretiyle hayata geçirilebilir.

Diğer taraftan, son dönemde yaşanan gelişmeler, Avrupa Birliği'nin bu alandaki politikasında yakın bir gelecekte yaşanabilecek önemli bir değişimin sinyallerini vermekte, bu durum ise, Rekabet Kurulu'nun, düzenli hat konferanslarına yönelik Avrupa Birliği ilkelerini benimseme amacına yönelik atacağı adımlar açısından belirsiz bir ortam doğurmaktadır. Avrupa Birliği, düzenli hat konferanslarına 4056/86 sayılı Tüzük'le tanıdığı kapsamlı grup muafiyetini kaldırmak niyetini, gözden geçirme sürecinde açıkça dile getirmiş, son olarak yayımladığı Beyaz Kitap'ta da bu husustaki kararlılığını göstermiştir. Bu durum, 4056/86 sayılı Tüzük temelinde, Türkiye için de bir grup muafiyeti tebliği oluşturulmasının gereğini ortadan kaldırmaktadır.

Bunun yerine, Avrupa Komisyonu'nun 4056/86 sayılı Tüzüğü gözden geçirme çalışmaları takip edilmesi Türk rekabet politikası bakımından daha etkin bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle de, Avrupa Komisyonu'nun 4056/86 sayılı Tüzüğü yürürlükten kaldırması durumunda, Türkiye'de düzenli hat taşımacılığında rekabetin tesisi amacıyla çalışmalar yapılması, her şeyden önce Türkiye hatlarında faaliyet gösteren konferansların faaliyetlerinin araştırılması, gerekirse yasaklanması önemli hale gelebilecektir. Merkezleri genellikle Türkiye dışında olan düzenli hat taşıyıcılarının rekabeti bozucu eylemleri karşısında harekete geçmek, bunlar hakkında yaptırımlarda bulunmak uluslar arası düzeyde işbirliğini gerektirmektedir. Bu bağlamda, Avrupa Komisyonu'nun muafiyeti kaldırması durumunda, örneğin Türkiye-Avrupa hatlarında faaliyet gösteren konferansların faaliyetlerinin denetlenmesi ve gerekirse yasaklanması konusunda, Avrupa Komisyonu ile işbirliği yapılarak etkin çözümler üretilmesi gerekecektir.

Yukarıda yapılan tartışma, Komisyon'un 823/2000 sayılı, düzenli hat konsorsiyumlarına ilişkin grup muafiyeti tüzüğüne paralel bir uygulamanın, Türkiye'de hayata geçirilip geçirilmemesi konusunda da gündeme gelmektedir. Bu bağlamda öncelikle 823/2000 sayılı Tüzüğün hangi ilkeler temelinde oluşturulmuş olduğu tespit edilmeli, bu ilkelerin uygulanması konusunda bir grup muafiyeti tebliği çıkartılmasının kolaylık sağlayıp sağlamayacağı belirlenmelidir.

¹⁵⁸ Örn. Dikey Anlaşmalar, Motorlu Taşıt Dağıtımı v.s. gibi konularda olduğu gibi.

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

823/2000 sayılı Tüzüğe temel oluşturan ilkeler, taşıyıcılar arasındaki slot kiralama, gemi paylaşımı gibi operasyona yönelik işbirliğinin rekabeti kısıtlayıcı etkiler yarattığı, fakat bu yolla sağlanan ekonomik faydaların, yani, maliyetlerdeki azalmanın ve üretkenlik artışının, rekabetin kısıtlanmasından doğan zararları telafi ettiği, bu nedenle konsorsiyumların rekabeti kısıtlayıcı faaliyetlerine izin verilmesi gerektiğidir.

Bu bilgiler ışığında, 823/2000 sayılı Tüzüğün temel prensiplerine dayanan bir tebliğin Rekabet Kurulu tarafından çıkartılmasının, Türkiye'nin ihtiyaçları da göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi gerekmektedir. Yukarıda yer alan ilkelerin, 4054 sayılı Kanunu'nun, teşebbüsler arası anlaşma ve uyumlu eylemlere ilişkin muafiyet hükümlerini içeren 5. maddesi çerçevesinde hayata geçirilmesi mümkündür. Bununla birlikte, Rekabet Kurulu tarafından 823/2000 sayılı Tüzüğe paralel bir grup muafiyeti tebliği düzenlemesine gidilmesi, hem taşıyıcılara yol göstermesi, hem Rekabet Kurulu'nun iş yükünü azaltması, hem de Avrupa Komisyonu'nun konsorsiyumlar alanındaki tecrübesinden ve uzmanlığından istifade edilmesini sağlaması itibariyle yararlı olabilecektir.

Son olarak, düzenli hat taşımacılığı konusunda yapılan incelemelerin, sadece taşıyıcılarla sınırlı kalmaması gerektiğinin altı çizilmelidir. Bir pazarın satıcı tarafında yer alan teşebbüslerin yaptığı işbirliği gibi, alıcı tarafında yer alan teşebbüslerin yaptığı işbirliği de rekabeti kısıtlayıcı etkiler doğurabilir. Bu nedenle, taşıyıcıların hizmet alımları konusunda ortak hareket ettikleri, örneğin ihracatçı birlikleri gibi kuruluşların faaliyetlerinin 4054 sayılı Kanun çerçevesinde incelenmesi gerekmektedir.

SONUÇ

Düzenli hat konferansları 19. yüzyılın sonlarına doğru, taşıyıcıların düzenli hat taşımacılığına istikrar getirme arayışlarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Üyeleri arasındaki rekabeti ortadan kaldırmak amacıyla kurulan konferanslar, taşıyıcıların uzun süre kurallarına bağlı kalmaları, sistemin gerektirdiği disiplinden sapmamaları yönüyle başarılı bir kartel uygulaması niteliğindedirler.

Konferans sistemi, ABD, Kanada, Japonya gibi denizci devletler bünyesinde kabul edilmiş, uluslararası düzeyde geçerli bir uygulama durumundadır. Bir çok ülke, konferansların rekabeti kısıtlayıcı faaliyetlerine, dünya pazarlarına erişim açısından çok büyük önem attıkları deniz taşımacılığı sektöründe istikrar sağladıkları gerekçesiyle müdahale etmekten sakınmıştır.

Buharlı gemilerin bulunmasının konferansların ortaya çıkmasına yol açması gibi, konteynerin bulunması da konferansların deniz ticaretindeki kontrollerinin zaman içinde azalmasına neden olmuştur. Konteyner kullanımına geçişle birlikte ortaya çıkan konsorsiyum ve stratejik ittifakların taşıyıcılar için cazip hale gelmesiyle, konferansların önemi giderek azalmıştır. Diğer taraftan, hizmet sözleşmeleri de, hem taşıyıcılara hem de taşıyıcılara getirdikleri faydalar nedeniyle giderek daha fazla kullanılır olmuş, bunun sonucunda konferansların fiyatlar üzerindeki kontrolü azalmıştır.

Bununla birlikte, konferanslar güçlerini tamamen kaybetmiş değildir. Konferans sistemi, düzenli hat taşımacılığının bütün bu dinamikleri etkisinde bir evrim süreci yaşamış; konferanslar, giderek bağlayıcı anlaşma kimliğinden sıyrılarak esnek tartışma platformları haline gelmişlerdir. Taşıyıcılar, pazarla ilgili çok önemli bilgilerini konferans bünyesinde paylaşmakta, kapasite gibi konularda işbirliği yapmaktadırlar.

Avrupa Birliği, düzenli hat taşımacılığında 1986 yılına kadar bir rekabet politikası oluşturmamıştır. Bu tarihte yürürlüğe konan 4056/86 sayılı Tüzüğün ise, içerdiği oldukça kapsamlı muafiyet hükümleriyle, düzenli hat taşımacılığında

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

rekabet hukuku ilkelerini uygulamaktan ziyade, konferans sisteminin statükosunu Avrupa Birliği bünyesinde tanımaya yönelik olduğu görülmektedir.

Yürürlüğe konulduğu tarihten bugüne kadar hiçbir değişiklik yapılmadan uygulanan 4056/86 sayılı Tüzüğün gözden geçirme çalışmaları, 2003 yılı Mart ayı içinde başlatılmış olup bu çalışmanın hazırlandığı tarihte sonuçlanmamıştır. Gözden geçirme süreci içinde Komisyon, düzenli hat konferanslarına muafiyet tanınmasının gerekçelerini günümüzün pazar koşulları çerçevesinde değerlendirmeye tabi tutmuş ve bu gerekçelerin artık var olmadığı kanaatine ulaşmıştır. Özellikle de, düzenli hat konferanslarının deniz taşımacılığında fiyat istikrarına katkıda bulunup bulunmadığını inceleyen Komisyon'un bu konudaki görüşü, fiyat istikrarının sağlanması için düzenli hat konferanslarına ihtiyaç olmadığı, taşıyıcıların bugünün pazar koşulları içinde istikrar sağlayacak yeni yöntemler geliştirdiği yönündedir.

Türkiye'de düzenli hat konferanslarına yönelik herhangi bir hukuki düzenleme mevcut değildir. Konu rekabet hukuku bağlamında da düzenlenmemiştir. Diğer taraftan, Türkiye rekabet hukuku alanındaki politikalarını belirlerken Avrupa Birliği uygulamalarını esas almaktadır. Bu çerçevede, düzenli hat taşımacılığında konferanslara tanınan muafiyetin gözden geçirme çalışmalarının dünyada ilk olarak Avrupa Birliği'nde gündeme gelmesi Türkiye için bir önemli bir fırsattır. Avrupa Birliği, konferanslara yönelik grup muafiyetini kaldırmak niyetini açıkça ortaya koymaktadır. Böylelikle, düzenli hat konferansları için bir muafiyet rejimi oluşturulmasına gerek kalmamakta, bu pazarda rekabetin tesisi için Avrupa Birliği ile işbirliği yapma imkanı doğmaktadır.

Halen düzenli hat taşımacılığında küresel düzeyde rekabet gücüne sahip ulusal bir filosu bulunmayan Türkiye'nin, bu sektörde rekabetin artmasından zarar görmeyeceği beklenmektedir. Aksine düzenli hat taşımacılığında rekabetin tesis edilmesi, Türkiye ekonomisi için olumlu sonuçlar doğurabilecektir. Örnek olarak, Türkiye'nin ekonomik kalkınması için çok büyük önem taşıyan ihracat faaliyetlerinde iyileşmeler meydana gelebilecek, Türk ihracatçıların dünya pazarlarındaki rekabet gücü artabilecektir.

Diğer taraftan, düzenli hat taşımacılığında giderek yaygınlaşmakta olan konsorsiyumların rekabeti kısıtlayıcı faaliyetlerinin mercek altına alınması, bu konuda Türkiye'nin ihtiyaçları doğrultusunda bir politika belirlenmesi faydalı olacaktır. Rekabet Kurulu, Avrupa Komisyonu'nun bu alandaki bilgi birikiminden yararlanarak 823/2000 sayılı Tüzüğe paralel bir grup muafiyeti tebliği çıkartabileceği gibi, 4054 sayılı Kanun'un teşebbüsler arası anlaşma ve uyumlu eylemlere ilişkin muafiyet hükümlerini içeren 5. maddesini doğrudan uygulama yoluna gidebilir.

ABSTRACT

The liner shipping industry has been dominated by price fixing cartels, called liner conferences for more than a century. Maritime nations all around the world have exempted their activities from antitrust laws, with the conviction that without them, the liner shipping industry would collapse and entire national economies would suffer. Yet in recent years, some serious doubts have been raised by various groups as to whether the liner conference system causes more harm than good to world seaborne trade. The European Commission has initiated a review process of the current regulatory system in which it has openly expressed its intention to abandon the exemption regime.

This thesis explores various cooperative arrangements in the liner shipping industry with an emphasis on liner conferences. Special attention is paid to the block exemption regulation of the European Council regarding the liner conferences as well as the review process concerning the regulation. In addition, European Commission's block exemption regulation about liner shipping consortia is reviewed. Policy implications are drawn for Turkey, which until today has failed to adopt any regulation either about liner shipping conferences or consortia.

KAYNAKÇA

- ADVISORY COMMISSION ON CONFERENCES IN OCEAN SHIPPING, (1992), "Report of the Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping", 16 Nisan 2002
- BAUMOL, W., J. PANZAR ve R. WILLIG (1982), *Contestable Markets and the Theory of Market Structure*, New York: Harcourt Brace Jovanovich
- BITTLINGMAYER, G. (1989) "The Economic Problem of Fixed Costs and What Legal Research Can Contribute", *Law and Social Inquiry*, 14: 739-62.
- BLANCO, L. O. ve B. V. HOUTTE (1996), *EC Competition Law in Transport Sector*, Clarendon Press, Oxford
- CLOUGH, M. (1995), "The Devil and The Deep Blue Sea (EC Competition Law and Liner Shipping Consortia)", *European Competition Law Review*, 16:417-427
- DAVIES, J. E. (1986) "Competition, Contestability and Liner Shipping Industry", *Journal of Transport Economics and Policy*. 20:299-312
- DINGER, F. (2002) "What shall we do with the drunken sailor? EC Competition Law and Maritime Transport.", *Basel Papers on European Integration* <http://www.europa.unibas.ch/fileadmin/pdf/BS61.pdf>
- DTO (2004), "Deniz Sektörü Raporu 2003", İstanbul
- DPT (2001), "Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu", Ankara
- ELAA (2003), "The European Commission Consultation Paper on the Review of Council Regulation (EEC) 4056/86 of 22 December 1986 - Response by the European liner affairs association" <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/review/submissions/elaa.pdf>
- ELAA (2004), "Review of Regulation 4056/86: Proposal for New Regulatory Structure" http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/elaa_proposal_06082004.pdf
- ERASMUS UNIVERSITEIT (2003), "Contract of Services for the Assistance in Processing Public Submissions to be Received in Response to the Consultation Paper on the Review of Council Regulation 4056/86", Final report prepared for European Commission Competition DG Services/Transport, by H.E.

Levent KUTOĞLU

Haralambides, A.W. Veenstra, M. Fusillo, W. Sjoström, U. Hautau, Rotterdam, 12 November 2003

ESC (2003), “The European Shippers’ Council’s submission to DG Competition of the European Commission on the Review of Council Regulation 4056/86”
<http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/review/submissions/europeanshipperscouncil.pdf>

ESC (2004), “European Shippers Council Observations to the European Commission in Response to the White Paper on the Review of Regulation 4056/86 Applying the EC Competition Rules to Maritime Transport”
http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/white_paper/esc_european_shippers_council.pdf

EUROPEAN COMMISSION (1999), “Report on Commission Regulation No 870/95”, Brussels, 28 January 1999

EUROPEAN COMMISSION (2003), “Consultation Paper on the Review of Council Regulation (Eec) No 4056/86 laying down detailed Rules for the application of articles 81 And 82 of the Treaty to Maritime Transport”
<http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>

EUROPEAN COMMISSION (2004a), “Review 4056/86- discussion paper”
http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/review_4056.pdf

EUROPEAN COMMISSION (2004b), “White Paper on the review of Regulation 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport”
<http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/review/en.pdf>

EUROPEAN COMMISSION (2004c), “Annex to the White Paper on the review of Regulation 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport”
http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/review/annex_en.pdf

FARTHING, B. (1987), *International Shipping*, First Edition, Lloyd’s of London Press Ltd., London

FAULL, J. ve A. NIKPAY (1999), *The EC Law of Competition*, First Edition, Oxford University Press, Oxford

FEDERAL MARITIME COMMISSION (2001), “The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998”

FINK, C., A. MATTOO ve I. C. NEAGU (2001), "Trade in International Maritime Services: How Much Does Policy Matter?", Ocak 2001, http://econ.worldbank.org/files/1338_wps2522.pdf

GILBERT, R., X. VIVES, (1986), "Entry Deterrence and the Free Rider Problem", *review of Economic Studies*, 53:71-83

HARALAMBIDES, H. E. (2000), "A Second Scenario on the Future of the Hub-And-Spoke System in Liner Shipping", Latin Ports & Shipping 2000 Conference & Exhibition, Miami FL., USA

KENDALL, C. L. (1986), *The Business of Shipping*, Cornell Maritime Press, Centreville, Md

McWILLIAMS, A. (1990), "Rethinking Horizontal Market Restrictions in Defense of Cooperation in Empty Core Markets", *Quarterly Review of Economics and Business*, 30:3-14

MICHELIN (2004), "Michelin Response to White Paper", http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/white_paper/michelin.pdf

MIDORO, R. ve A. PITTO (2000), "A critical evaluation of strategic liner alliances in liner shipping", *Maritime Policy and Management*, 27:31-40

McWILLIAMS, A. (1990), "Rethinking Horizontal Market Restrictions in Defense of Cooperation in Empty Core Markets", *Quarterly Review of Economics and Business*, 30:3-14

NEEL, E. R. ve C. W. GOODING, (1997), "Service Contracts, Rate Discounting, and the Future of Shipping Conferences", *International Advances in Economic Research*, 2:388-394.

OECD (2002), "Final Report on Competition Policy in Liner Shipping", <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>

OECD (2001), "Regulatory Issues in International Maritime Transport" <http://www.oecd.org/dataoecd/0/63/2065436.pdf>

PAŞAOĞLU, Ö. (2003), *Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi No: 1 Doğal Tekellerde Regülasyon ve Rekabet*, Rekabet Kurumu, Ankara

PIRRONG, S.C. (1992), "An Application of Core Theory to the Analysis of Ocean Shipping Markets," *Journal of Law and Economics*, 35: 89-131.

REES, R. (2000), "Tacit Collusion", T. Jenkinson, *Readings in Microeconomics* içinde, Oxford University Press (2000), 22-33

SJOSTROM, W. (1989), "Collusion in Ocean Shipping: A Test of Monopoly and Empty Core Models," *Journal of Political Economy*, 97: 1160-1179.

Levent KUTOĞLU

SJOSTROM, W. (1993), "Sjostrom, W. (1993) "Antitrust Immunity for Shipping Conferences: An Empty Core Approach," *Antitrust Bulletin*, 38: 419-423.

SJOSTROM, W. (2004), "Ocean Shipping Cartels: A Survey", *Review of Network Economics*, 3:107-134

STRAGIER, J., (2004) "The Review of the EU Competition Regulation for Maritime Transport" Speech held at the 10th Annual EMLO Conference, London, England
http://europa.eu.int/comm/competition/speeches/text/sp2004_006_en.pdf

STURMEY, S. G. (1988), *Workbook on the Application of the Unctad Code*, Second Edition, Seatrade Academy Ltd., London

TOM K., D. A. BALTO ve N. W. AVERITT (2000) "Anticompetitive Aspects of Market Share Discounts and other Incentives to Exclusive Dealing", *Antitrust Law Journal*, 67:616-639

UNCTAD (2003), "Review Of Maritime Transport, 2003", Report by the UNCTAD Secretariat

UNCTAD (2004), "Review Of Maritime Transport, 2004", Report by the UNCTAD

WHISH, R. (2001), *Competition Law*, Fourth Edition, Butterworths, London

AB Rekabet Hukuku Mevzuatı

Council Regulation (EEC) No 4056/86 (1) of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport, OJ L 378, p. 4, 31.12.1986

Commission Regulation (EC) No 823/2000 of 19 April 2000 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia), OJ L 100, p. 24, 20.4.2000

Council Regulation (EEC) 1017/68 of 19 July 1968 applying rules of competition to transport by rail, road and inland waterways, OJ L 175, p. 1, 23.7.1968

Council regulation No 141 of 26 November 1962 exempting transport from the application of Council Regulation No 17, OJ 124, p. 2751, 28.11.1962

Council Regulation (EEC) No 479/92 of 25 February 1992 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

concerted practices between liner shipping companies (consortia), OJ L 055, p. 3, 29.02.1992

Council Regulation (EEC) No 4064/89 of 21 December 1989 on the control of concentrations between undertakings, OJ L 395 , p. 1, 30.12.1989

Council Regulation (EEC) No 954/79 of 15 May 1979 concerning the ratification by Member States of, or their accession to, the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, (Brussels Package), OJ L 121, p. 1, 17.5.1979

Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty, OJ L 1, p. 1, 4.1.2003

Avrupa Komisyonu Kararları

“CEWAL” (23.12.1992), OJ L 34, p. 20,

“East Asia Trade Agreement” (30.4.1999), OJ L 193, p. 23, 26.07.1999

“Far Eastern Freight Conference” (21.12.1994), OJ L 378, p. 17, 31.12.1994

“Revised TACA” (14.11.1992), OJ L 26, p. 53, 31.1.2003

“Trans-Atlantic Agreement” (19.10.1004), OJ L 376, p. 1, 31.12.1994

“Trans-Atlantic Conference Agreement” (16.9.1998), OJ L 95, p. 1, 9.4.1999

“Virgin/British Airways” (14.7.1999), OJ L 30, p. 1, 4.2.2000

“French-West African Shipowners’ Committees” (1.4.1992), OJ L 134, p. 1, 18.5.1992

ATAD ve Bidayet Mahkemesi Kararları

“Compagnie Maritime Belge v Commission”, (8.10.1996), ECR II-1201,

“Compagnie Maritime Belge v Commission”, (16.3.2000), ECR I-01365

“Hoffmann-La Roche v Commission” (13.2.1979), ECR 461

“Michelin v Commission” (9.11.1983), [1983] ECR 3461

“Commission v France” (French Seamen) (4.4.1974), [1974] ECR 359

“Ministere Public v Lucas Asjes” (Nouvelles Frontieres) (30.4.1986) [1986] ECR 1425

Rekabet Kurulu Kararları

“Türkiye Ro-Ro” (27.6.2002, 02-41/468-196), RG 22.9.2004