

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2004-4-170 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 05-18/201-65
Karar Tarihi : 24.3.2005

10

A- TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Mustafa PARLAK
Üyeler : Tuncay SONGÖR, A. Ersan GÖKMEN,
R. Müfit SONBAY, Murat GENCER, Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ,
Rıfki ÜNAL, Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI,
M. Sıraç ASLAN, Süreyya ÇAKIN

20

B- RAPORTÖRLER : Özgür BAL, Uygur GAZİOĞLU

C- ŞİKAYET EDEN : (Şikayetçinin gizlilik talebi vardır.)

D- HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA

YAPILANLAR : - Europe Mediterranean Trade Agreement
Bridge House, 4 Borough High Street SE1 9QZ.
London/İNGİLTERE
- Turkey-US Rate Agreement
Gümrük Sk. Kaşif Han No:20 Karaköy/İstanbul

30

E- DOSYA KONUSU: Europe Mediterranean Trade Agreement (EMTA) ve Turkey-US Rate Agreement (TURSA) tarafından alınan kararlar çerçevesinde, bu konferanslara üye şirketlerin İzmir Limanı'ndaki sıkışıklığı gerekçe göstererek, %25 oranında sıkışıklık zammı uyguladıkları iddiası.

40

F. DOSYA EVRELERİ: Rekabet Kurumu kayıtlarına 1.11.2004 tarih ve 6052 sayı ile giren şikayet dilekçesi doğrultusunda hazırlanan 18.11.2004 tarihli ilk inceleme raporu, Rekabet Kurulu'nun 2.12.2004 tarihli toplantısında görüşülerek 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun uyarınca soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının tespiti için önaraştırma yapılmasına 04-77/1097-M sayı ile karar verilmiştir. Açılan önaraştırma doğrultusunda hazırlanan 15.3.2005, tarih, 2004-4-170/ÖA-05-ÖB sayılı Önaraştırma Raporu, 21.3.2005 tarih ve REK.0.08.00.00/56 sayılı Başkanlık önergesi ile 05-18 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da; Rekabet Kurulunun 9.6.2003 tarih, 03-40/437-M sayılı kararı gözönünde bulundurularak, uygulanan sıkışıklık zammına ilişkin soruşturma açılmasına gerek olmadığı ifade edilmektedir.

H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

50 H.1. Sektör Hakkında Bilgi

H.1.1. Düzenli Hat Taşımacılığı

Uluslararası deniz taşımacılığında, taşıma hizmetinin türü bakımından, arızı taşımacılık ve düzenli hat taşımacılığı olarak ikili bir ayırım yapmak mümkündür.

60 Arızı taşımacılıkta, genel olarak kuru yük veya sıvı yükler, büyük kütleler halinde (bulk) taşınmakta olup, taşıyıcı ve taşıtıcılar, uzun süreli sözleşmelerle veya spot alım-satım yoluyla bir araya gelmektedirler. Anılan taşımacılık türünde, yükler genel olarak kuru yük, petrol, sıvılaştırılmış gazlar ve sıvı kimyasallar olmak üzere 4 başlık altında sınıflandırılmakta ve bütün bu sınıflar için özel gemiler kullanılmaktadır. Ayrıca, taşıma hizmeti herhangi bir programa bağlı olarak verilmemekte, gemiler sefer bazında kiralanmaktadır.

70 Düzenli hat taşımacılığında ise, mallar genel olarak konteynerlere konularak gemilere yüklenmekte ve taşınmaktadır. Genel kargo olarak da adlandırılan ve konteynerlerle taşınan bu tür yükler arasında, tekstil ürünlerinden elektronik cihazlara, cam ürünlerinden çeşitli hazır gıda ürünlerine bir çok çeşit ürün bulunmaktadır. Bu tür taşımacılıkta, konteyner taşımak için özel olarak imal edilen gemiler kullanılmaktadır. Bu gemilerde, konteynerlerin yerleştirilmesi için slot adı verilen bölmeler bulunmaktadır. Konteyner taşımacılığında ölçü birimi olarak 20 feet uzunluğundaki bir konteyneri ifade eden "TEU" kullanılmaktadır. Konteyner gemilerinin kapasiteleri de taşıyabildiği TEU adediyle ölçülmektedir.¹

80 Pazarların yapısı dolayısıyla, konteynerlerle gerçekleştirilen düzenli hat taşımacılığında verilen hizmet arızı taşımacılıktan farklıdır. Burada, gemilerin limanlardan kalkış saatleri, hangi limanlara uğrayacağı önceden belirlidir. 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 yaparlar. Bu nedenle, taşıyıcılar taşıma kapasitesi sunumu konusunda dikkatli davranmak durumundadırlar. Eğer bir hatta çok fazla kapasite mevcutsa, gemilerinin boş sefer yapması tehlikesiyle karşılaşılır; az kapasite ise, taşıtıcıların taleplerini yerine getirememek anlamına gelecektir.

Konteynerle yapılan taşımacılık, taşınan mala zarar gelmemesi, yükleme ve indirme işlemlerini kolaylaştırarak zaman tasarrufu sağlaması ve taşınan malların kara içindeki nakliyatını kolaylaştırması gibi nedenlerle ihracatçılar tarafından tercih edilmektedir.

90 Ayrıca, düzenli hat taşımacılığı malların aksaksız olarak dünya pazarlarına ulaşmasını sağladığı için uluslararası ticaretin işleyişinde çok önemlidir.

¹ Konteyner taşımacılığında genellikle 20'lik ve bunun hacim olarak iki katı büyüklüğündeki 40'lık konteynerler kullanılmaktadır. 2004 yılı itibarıyla, dünya deniz taşımacılığı filosunun tonaj bazında %10,6'sı konteyner gemilerinden oluşmaktadır (UNCTAD 2004).

H.1.2. Düzenli Hat Taşımacılığı Konferansları

Önaraştırmaya konu olan şikayet, EMTA ve TURSA isimli organizasyonların İzmir Limanı'na ilişkin olarak almış olduğu sıkışıklık zammı kararına yöneliktir. EMTA ve TURSA düzenli hat taşımacılığı faaliyeti gösteren teşebbüslerin üyeliğiyle kurulmuş düzenli hat konferanslarıdır. Konferanslar uluslararası deniz taşımacılığı alanında faaliyet gösteren birden fazla teşebbüsün bir araya gelerek oluşturduğu birliklerdir ve konferansı kuran anlaşma gereği fiyat belirlemek gibi bir çok konuda ortak hareket etmek konusunda kararlar alan organizasyonlardır. Düzenli hat taşımacılığında konferans oluşumları 19. yüzyıla dayanmaktadır. 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.

Konferansların faaliyetleri aşağıda listelenen faaliyetlerden birini veya birden fazlasını içerebilmektedir:

- 110 - Ortak navlun bedelleri belirlemek,
- Sefer sıklığı ve tahsisatı konusunda anlaşma yapmak,
- Üyelik şartları oluşturmak,
- Taşıyıcıları bağlamak amaçlı sadakat indirimleri yapmak,
- Sürşarjlar konusunda ortak hareket etmek,
- Kargo havuzu oluşturmak,
- Gelir havuzu oluşturmak.

Düzenli hat konferanslarının önaraştırma konusu ile doğrudan ilgili faaliyeti, "sürşarjlar" konusunda ortak hareket etmektir. Sürşarjlar, düzenli hat taşıyıcılarının belirli limanlarda karşılaştıkları ek maliyetleri navlun fiyatlarına yansıtmak amacıyla taşıyıcılardan talep ettikleri ek bedellerdir. En yaygın sürşarj uygulamaları arasında, taşıma yapılan bir ülkede savaş olmasından kaynaklanan riskler ve maliyetler nedeniyle uygulanabilen "savaş sürşarjı" (*war surcharge*), yakıt fiyatlarının seviyesinde bir artış olduğunda uygulanan yakıt sürşarjı, kurlardaki dalgalanmalar nedeniyle ortaya çıkabilen ek maliyetlere ilişkin olarak uygulanan kur ayar faktörü (*currency adjustment factor*) ve yükleme-boşaltma yapılan limanda sıkışıklık olması nedeniyle gemilerin limandaki beklemelerinden kaynaklanan maliyetler nedeniyle uygulanan "sıkışıklık sürşarjı" (*congestion surcharge*) bulunmaktadır. Sürşarj uygulanıp uygulanmayacağı, uygulanırsa seviyesinin ne olacağı, genelde taşıyıcıların konferans bünyesi altında bir araya gelerek ortak kararlaştırdıkları hususlardır. Herhangi bir limanda sayılan türde ek maliyetlerin gündeme gelmesi durumunda, o limanda faaliyet gösteren konferanslar, tüm konferans üyeleri tarafından uygulanacak ortak bir sürşarj miktarı belirleyerek uygulamaya koymaktadırlar. Bununla birlikte, aynı bölgede faaliyet gösteren, ancak konferans üyesi olmayan bağımsız taşıyıcılar da genelde konferansların bu konudaki kararlarını uygulamaktadırlar.

Düzenli hat konferanslarının Rekabet hukuku açısından "per se" yasak olarak değerlendirilebilecek sürşarj ve diğer uygulamaları, söz konusu piyasanın kendine has niteliklerinden dolayı ABD, Kanada, Japonya gibi ülkeler ve AB başta tüm

05-18/201-65

140 Dünya'daki rekabet hukuku uygulamalarında muafiyet ve istisnalarla düzenleme altına alınmıştır.

2001 yılı itibarıyla dünyada 150'nin üzerinde faal konferans bulunmaktadır. 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.

H.2. İzmir Limanı Hakkında Bilgi

150

Ege Bölgesi'nin tarım ve endüstri limanı olan İzmir, sahip olduğu geniş tarımsal ve endüstriyel "hinterland"la ülkenin ihracatında hayati rol oynamaktadır. Ayrıca, İzmir'in Ege'deki tarihi ve turistik yerlere çok yakın olması nedeniyle, liman yolcu terminali de yoğun bir trafiğe sahiptir.

160

Ülkemizdeki 7 ana limandan biri olan İzmir Limanı, halen T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD) Limanlar Dairesi Başkanlığı tarafından işletilmektedir. Liman, özellikle konteyner elleçlemesi bakımından en büyük ve önemli ihracat limanı özelliğindedir. Ülke ihracatının yaklaşık %25'lik bölümünün gerçekleştirilmesinde hizmet veren İzmir Limanı, Orta ve Güney Doğu Anadolu'ya uzanan hinterlandı ile, başta otomotiv ve beyaz eşya olarak bir çok sanayi ürününün ihracat kapısı niteliğindedir.

Son 6 yılda Limandaki toplam konteyner trafiği (yükleme+boşaltma) aşağıdaki şekilde gerçekleşmiştir:

YIL	Toplam Adet (TEU)	Artış
1999	435.970	% 8,94
2000	464.455	% 6,54
2001	491.277	% 5,78
2002	573.231	% 16,69
2003	700.795	% 22,26
2004	797.500	% 13,8

Kaynak: İzmir Deniz Ticaret Odası

170

Yukarıdaki tablo, özellikle son yıllarda, limanda gerçekleşen konteyner trafiğinde önemli düzeyde artışların olduğunu göstermektedir. Yapılan incelemelerde, İzmir Limanı'nın yeterli performansı gösterememesi nedeniyle, limanda sıkışıklıklar yaşandığı ve limana yükleme boşaltma yapmak amacıyla yaklaşan gemilerin sık sık beklemek durumunda kaldığı tespit edilmiştir. İzmir Deniz Ticaret Odası verilerine göre, limanda son aylarda gemilerin bekleme sürelerinin önemli oranda arttığı anlaşılmaktadır.

180

Dosya mevcudu bilgilerden, sektörde faaliyet gösteren acenteler ve taşıyıcılar gibi çeşitli teşebbüslerin ve bunların üyesi bulunduğu Deniz Nakliyecileri Derneği, Deniz Ticaret Odası gibi kurumların, limandaki sıkışıklıktan rahatsızlık duyduğu ve TCDD tarafından limana gerekli yatırımların yapılmadığından şikayetçi oldukları anlaşılmıştır. Gerek Deniz Nakliyecileri Derneği gerekse Deniz Ticaret Odası'nın, başta TCDD olmak üzere çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarına gönderdikleri çok

05-18/201-65

sayıda yazıda, söz konusu şikayetlerini dile getirdikleri ve çözüm önerilerinde buldukları görülmektedir. Anılan yazılarda, limana gerekli yatırımların yapılmaması, liman ekipman ve teçhizatının kapasitelerinin altında çalıştırılması, personel yetersizliği vb. nedenlerle limana konteyner yükleme boşaltması yapacak gemilerin önemli gecikmelerle karşı karşıya kaldığı ifade edilmiştir.

H.3. EMTA ve TURSA Hakkında Bilgi

190 Dosya konusu sıkışıklık zammını İzmir limanında uygulayan konferanslar EMTA ve TURSA'dır.

EMTA'ya üye armatör firmalar aşağıdaki gibidir:

- Bulcon (Navigation Maritime Bulgare)
- CMA-CGM S.A.
- Contaz Line
- Hamburg Süd DG
- Iscont Container Lines Ltd.
- Kawasaki Kisin Kaisha Ltd.
- 200 - MSC - Mediterranean Shipping Co.
- Mærsk Sealand
- P&O Nedlloyd Ltd. / NV
- Safmarine Container Lines NV
- Senator Lines GmbH
- Turkon Lines
- ZIM Integrated Shipping Services Ltd.

EMTA'nın faaliyet alanı Doğu Akdeniz ve Kuzey Avrupa arası olarak ifade edilmektedir.

TURSA'ya üye armatör firmalar ise şunlardır:

- 210 - Turkon Container Transport&Shipping Inc.
- Farrel Lines Inc.

TURSA'nın faaliyet alanı Türkiye - ABD arası olarak belirtilmektedir.

EMTA'nın "web" sayfasında yayınladığı 2005 yılı tarifelerini gösterir dokümanda üye armatörler tarafından belirli hatlarda ilgili dönemde uygulanması öngörülen taşıma fiyatları açıklanmaktadır. Ayrıca söz konusu dokümanın 5.2 numaralı maddesinde sürşarjlara ilişkin olarak *"Üyeler kontrolleri dışındaki istisnai durumlardan kaynaklanan maliyetlerini karşılamak üzere sürşarj uygulama haklarını saklı tutarlar."* denilmektedir.

220

H.4. İzmir Limanındaki Uygulamalara İlişkin Olarak Elde Edilen Bilgiler

Şikayetçi konumundaki (.....) yetkililerinden alınan bilgilere göre:

05-18/201-65

230 - İzmir Limanı'ndan Akdeniz ve Kuzey Avrupa'ya sefer yapan nakliye gemilerinin sahiplerinin üye olduğu EMTA adlı Uluslararası Deniz Taşımacılığı Birliği, 15.9.2004 tarihinde İzmir limanından Kıta Avrupası limanlarına yapılan konteyner taşımacılığı işlemlerinde, 20'lik konteyner için 75 Euro, 40'lık konteyner için 150 Euro, İngiltere limanlarında ise 20'lik konteyner için 50 Pound, 40'lık konteynerler için 100 Pound sıkışıklık zammı uygulamasına başlamıştır. Söz konusu sıkışıklık zammı, konteyner başına uygulanmaktadır. EMTA'nın bu uygulamasından sonra ABD'ye nakliye yapan şirketlerin üyesi olduğu TURSA adlı birlik de 20'lik konteyner için 90 ABD Doları, 40'lık konteyner için 180 ABD Doları zam uygulamasına gitmiştir. Söz konusu birliklerin gerçekleştirdikleri bu zamların temelde belli ölçüde TCDD'nin altyapı yetersizliğinden ve liman işletmesindeki karmaşa ve verimsizlikten kaynaklı ekonomik nedenleri olmakla birlikte, asıl sorun söz konusu birliklere üye taşıma şirketlerinin birlikte hareket ederek aynı miktarda zam uygulamasında bulunmalarıdır. Zammın 240 ekonomik gerekçesi bakımından, limana 1990 yılından bu yana TCDD tarafından kapasiteyi artırıcı yatırım yapılmamış olması önem arz etmektedir.

- 15.1.2005 tarihinden itibaren, talep edilen sıkışıklık zammında indirime gidilerek, uygulanan miktarlar Kıta Avrupası limanlarında 20'lik konteynerde 50 Euro'ya, 40'lık konteynerde 100 Euro'ya, İngiltere limanlarında ise 20'lik konteynerde 35 Pound'a, 40'lık konteynerde 70 Pound'a düşmüştür.

Konuya ilişkin armatör ve acente firmalar ile Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi yetkililerinden alınan bilgiler ise şöyledir:

250 - Son yıllarda ihracat hacmindeki artışla birlikte, TCDD tarafından işletilen İzmir Limanı'nda sıkışıklıklar yaşanmaya başlamıştır. Söz konusu sıkışıklıklardan dolayı gemilerin limana yanaşmasında sıkıntılar ve konteynerlerin gemilere yüklenmesi ve tahliyesi konusunda performans düşüklükleri ortaya çıkmıştır. Bu gecikmelerin taşıyıcılara ve armatörlere hem gemilerin gecikmesinden kaynaklanan, hem de konteynerlerin limanda beklemesinden kaynaklanan maliyetleri olmaktadır. Eylül 2004'te Akdeniz ve Avrupa istikametine taşıma faaliyeti gösteren taşıyıcı ve armatörlerin üyesi bulunduğu bir birlik olan EMTA sıkışıklıktan kaynaklanan maliyetlerin taşıyıcılar/armatörler tarafından yük sahiplerine yansıtılması konusunda 260 tavsiye niteliğinde bir karar almış ve taşıyıcılar/armatörler söz konusu zammı uygulamaya başlamışlardır.

- Mevcut sıkışıklıktan dolayı, söz konusu zammı müteakip ABD istikametine giden yükler için de konteyner başına Eylül 2004'ten itibaren 90 ABD Doları sıkışıklık zammı uygulanmaya başlanmış olup, bu bedel Ocak 2005'te önce 65 ABD Doları'na sonra da 60 ABD Doları'na düşürülerek uygulanmıştır.

- Uygulanan sıkışıklık zammı geçici bir nitelik taşımaktadır ve limanın kapasitesi artırılarak söz konusu sıkışıklık problemlerinin çözülmesi halinde zam kalkacaktır.

270 - Sıkışıklık zammının dünya genelinde eskiden beri uygulamaları bulunmakta olup, örneğin şu anda benzer bir sürşarj ABD'de Los Angeles Limanı'nda uygulanmaktadır. Aynı şekilde bir uygulama yakın geçmişte İsrail'de de yapılmıştır. Bu zamların navlun

fiyatlarına da yansıtılması mümkündür. Ancak böyle bir uygulama kalıcı nitelikte olabileceğinden taşıtanlar zarar görecektir.

- Esasen, sürşarj uygulamalarına ve bunun miktarına tüm Dünya'da genellikle konferanslar tarafından karar verilmektedir.

280

H.5. İLGİLİ PAZAR

H.5.1. İlgili Ürün Pazarı

Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde, arızı taşımacılığın düzenli hat taşımacılığı için dikkate alınabilir bir alternatif oluşturmadığı da göz önünde bulundurularak, ilgili ürün pazarı, "düzenli hatlarda yapılan konteyner taşımacılığı hizmeti" olarak tespit edilmiştir.

H.5.2. İlgili Coğrafi Pazar

Şikayet konusu uygulamanın alanı dikkate alınarak, ilgili coğrafi pazar, "İzmir Limanı" olarak belirlenmiştir.

H.6. DEĞERLENDİRME

290

Düzenli hat konferanslarının eylemleri fiyat tespiti, arz kısıtlamaları gibi rekabet hukuku bakımından sakıncalı bulunan uygulamaları içermektedir. Diğer taraftan konferanslar rekabete aykırı bu uygulamalarını gerçekleştirirken, gizli toplantılarda bir araya gelerek faaliyetlerini saklamak ihtiyacı duymamaktadırlar; çünkü günümüzde dünyanın bir çok ülkesinde, konferansların rekabeti kısıtlayıcı nitelikteki söz konusu eylemleri bu tür konferansların düzenli deniz taşımacılığı hizmeti sağlanmasına katkı yaptıkları düşüncesiyle rekabet hukuku uygulamalarından muaf tutulmaktadır.

300

Düzenli hat taşımacılığı, ilk ortaya çıktığı 1870'lerden bugüne, fazla kapasite sorunları ile ve bu sorunların üstesinden gelmesi için oluşturulan kartel tarzı yapılanmalarla iç içe olmuş bir sektör durumundadır. Sektörün istikrarlı bir yapıya kavuşmasının uluslararası ticaret için büyük önemi haiz olması, konferans oluşumlarının, hükümetler tarafından rekabet hukuku uygulamalarından muaf tutulmasına yol açmıştır. Konferans uygulamalarına muafiyet tanınması, günümüzde de yaygın bir uygulama olarak varlığını sürdürmektedir.

310

Düzenli hat taşımacılığının uluslararası nitelikte bir sektör olması nedeniyle, bu pazarı düzenlemeye yönelik girişimler, devletler arasında çeşitli anlaşmazlıklara yol açmış ve konu "The United Nations Conference on Trade and Development" (UNCTAD) gündemine taşınmıştır. Uzun pazarlıklar ve tartışmalarla yürüyen UNCTAD süreci, 6.4.1974 tarihinde imzalanan "UNCTAD Düzenli Hat Konferansları İçin Davranış Kodu Konvansiyonu"² (UNCTAD Kodu) ile sonuçlanmıştır. Söz konusu metinde düzenli hat konferansının tanımı, "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

² UNCTAD Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences.

oluşturdukları birlik” olarak yapılmış ve bu tür konferanslara muafiyet tanınması öngörülmüştür.

320 UNCTAD Kodu zaman içinde bir çok ülke tarafından benimsenmiş, uluslararası düzeyde geçerlilik kazanmış bir düzenlemedir. ABD, Kanada, Avustralya ve Japonya gibi ülkeler yasalar çıkararak sektöre ayrıcalık tanımış, AB Komisyonu da 1986 yılında çıkarmış olduğu 4056/86 sayılı Tüzük'le aynı yolu takip etmiştir. Anılan UNCTAD Kodu'na Türkiye Cumhuriyeti de imza atmıştır. Ancak Kod halen TBMM'de onaylanmış değildir. 4056/86 sayılı Tüzük'le Avrupa Konseyi, düzenli hat konferanslarına Roma Antlaşması'nın 81. ve 82. maddelerinin uygulanmasını düzenlemiş ve buna ek olarak konferansların bir takım faaliyetlerine muafiyet tanımıştır. Tüzük uyarınca, amacı fiyat ve taşıma koşullarını belirlemek ve buna ek olarak duruma göre aynı maddenin içinde sıralanan diğer eylemlerden en az birini gerçekleştirmek olan bir veya daha fazla düzenli hat konferansının, bütün veya bir kısım üyeleri arasındaki uyumlu eylem, anlaşma ve kararlara, Anlaşmanın 81(1) maddesi uygulanmamaktadır. Yaklaşık 18 yıldır hiç bir gözden geçirmeye tabi olmadan yürürlükte kalan Tüzüğün gözden geçirme çalışmaları, 2003 yılında başlatılmış olup halen devam etmektedir. Gözden geçirme süreci içinde konferanslara muafiyet tanınmasının gerekçesini oluşturan üç şart, yani, konferansların fiyat istikrarına, güvenilir hizmet sağlanmasına ve yeterli ve etkin hizmet üretilmesine katkıda buldukları görüşleri Avrupa Komisyonu tarafından tartışmaya açılmış ve ilgili tarafların bu konudaki görüşleri alınmıştır.

340 Komisyon, 2004 yılının Ekim ayı içinde çıkardığı Beyaz Kitap'ta, düzenli hat konferanslarına muafiyet tanınmasının gerekçelerini günümüzün pazar koşulları çerçevesinde değerlendirmeye tabi tutmuş ve bu gerekçelerin öneminin azaldığı kanaatine ulaşmıştır. Komisyonun değerlendirmeleri gelecekte düzenli hat konferanslarına tanınan kapsamlı muafiyetin kaldırılmasını, düzenli hat taşımacılığında uygulanacak yeni sistemin Avrupa Birliği üyesi ülkelerin deniz ticareti filolarının durumu göz önünde bulundurularak oluşturulmasını ve kurulacak yeni sisteme ilişkin olarak gözden geçirme sürecinde dile getirilen çeşitli alternatiflerin değerlendirmeye alınmasını tavsiye etmiştir. Komisyon, ileride konferanslara tanınan muafiyetin kaldırılması durumunda, taşıyıcılara yeni düzenlemeye ayak uydurabilmeleri için bir geçiş süreci tanınması gerektiğini ifade etmektedir.

350 Esasen, daha önce de EMTA adlı uluslararası birliğin uygulamalarına yönelik olarak Rekabet Kurumuna şikayet başvurusunda bulunulmuştur. Söz konusu şikayetin kapsamı fiyat tespitinde bulunulmasına ilişkindir. Söz konusu şikayete ilişkin dosyayı Kurulumuz 03-40/437-M sayı ile karara bağlanmıştır.

360 Söz konusu kararın sonuç kısmı: *"Dosya konusu iddialara konu olan uygulama ve davranışlara yönelik olarak, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına yer olmadığına; AB ülkelerinde ve diğer bazı ülkelerde muafiyet düzenlemeleri ile rekabet hukuku uygulamalarından muaf tutulan liner konferans oluşumları ve uygulamaları ile ilgili olarak, düzenli hatlarda deniz taşımacılığına yönelik grup muafiyeti düzenlemelerinin ne şekilde yapılması gerektiği konusunda usulün belirlenmesi ve konunun derinliğine incelenebilmesi amacıyla Başkanlıkça bir çalışma grubu oluşturulmasına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir."* şeklindedir.

05-18/201-65

Netice itibarıyla, yukarıdaki bilgi ve değerlendirmeler ışığında, sektörün kendine has nitelikleri dikkate alınarak konuya ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olmadığı kanaatine varılmıştır.

I. SONUÇ

370 Düzenlenen rapora, toplanan delillere ve incelenen dosya kapsamına göre; Europe Mediterranean Trade Agreement ve Turkey-US Rate Agreement adlı uluslararası konferansların kararıyla armatör firmalar tarafından İzmir Limanında konteyner taşımacılığı sektöründe uygulanan ve "congestion surcharge" olarak tanımlanan "sıkışıklık zammı"na yönelik olarak bir soruşturma başlatılmasına gerek olmadığına, şikayetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.