

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2011-4-39
Karar Sayısı : 11-37/768-236
Karar Tarihi : 16.06.2011

(Muafiyet)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

10 **B. RAPORTÖRLER** : Serpil YANIK, Esin AYGÜN, Muhammed GÜNDOĞDU

C. BİLDİRİMDE BULUNAN

: Alitalia-Compagnia Aera Italiana S.p.A
Temsilcisi: Av. Efser Zeynep ERGÜN
Büyükdere Cad. No:127 Astoria Kule K:6-26-27 34394
Esentepe/İstanbul

D. TARAFLAR

: - Air France KLM S.A.
2 rue Robert Esnault-Pelterie, BP 90112, 75007
Paris, FRANSA
- Alitalia-Compagnia Aera Italiana S.p.A
20 Pizza Almerico da Schio, Pal. RPU, 00054 Fiumicino, İTALYA

E. DOSYA KONUSU: Air France KLM S.A. (AFKL) ve Alitalia-Compagnia Aera Italiana S.p.A (AZ) arasında 12.01.2009 tarihinde imzalanan "Ortaklık Sözleşmesi"ne, 22.06.2010 tarihinde imzalanan "Kargo Sözleşmesi"ne ve 05.07.2010 tarihinde imzalanan "Transatlantik Ortak Girişim Sözleşmesi"ne muafiyet tanınması talebi.

F. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına en son 13.05.2011 tarih ve 3731 sayı ile giren başvuru üzerine düzenlenen 03.06.2011 tarih ve 2011-4-39/MM-11-187.SY sayılı Muafiyet Ön İnceleme Raporu 14.06.2011 tarih ve REK.0.08.00.00-130.01.03/272 sayılı Başkanlık önergesi ile 11-37 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

30 **G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor'da, bildiri yapılan sözleşmelere, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde belirtilen şartların bulunduğu göz önüne alınarak, aynı kanun maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde sözleşme tarihinden itibaren muafiyet tanınabileceği görüşüne yer verilmiştir.

H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. İlgili Pazar

H.1.1. Ürün Pazarı

Bildirim konusu dikkate alınarak, ilgili ürün pazarları "havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarı" ve "havayolu ile kargo taşımacılığı pazarı" olarak belirlenmiştir.

H.1.2. Coğrafi Pazar

40 Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde coğrafi pazar, tarifeli yolcu taşımacılığı pazarı için "İstanbul-Amsterdam", "İstanbul-Paris", "İstanbul-Roma", "İstanbul-Miami", "İstanbul-Atlanta", "İstanbul-New York", "Türkiye-Güney Amerika", "Türkiye-Afrika" ve "Türkiye-Asya" hatları; kargo taşımacılığı pazarı için "Türkiye-Kuzey Amerika" hattı olarak tespit edilmiştir.

11-37/768-236

H.2. Sözleşme Hükümlerinin İncelenmesi

Bildirime konu üç sözleşme bulunmaktadır:

1- AZ ve AFKL arasında 12.01.2009 tarihinde imzalanan ve kademeli olarak ülke bazında uygulamaya konulmakta olan Ortaklık Sözleşmesi (bu sözleşme AZ ve AFKL arasındaki işbirliğini düzenleyen çerçeve sözleşme niteliğindedir.),

50 2- AZ ile AFKL tarafından kontrol edilen şirketler Societe Air France S.A. (AF) ve KLM Airline Dutch B.V. (KLM) arasında 22.06.2010 tarihinde imzalanan ve Ortaklık Sözleşmesi'nin 16. maddesine dayanan Kargo Sözleşmesi (bu sözleşme taraflar arasındaki hava kargo taşımacılığı alanında işbirliğini düzenlemektedir.),

3- AZ'nin Transatlantik Ortak Girişim Sözleşmesi'ne katılmasını düzenlemek üzere 05.07.2010 tarihinde AZ, AFKL ve Delta arasında imzalanan Transatlantik Ortak Girişim Sözleşmesi (AFKL ve Delta Air Lines Inc. (Delta) arasındaki transatlantik ortak girişim AZ'yi de kapsayacak şekilde genişletilmesi de yine Ortaklık Sözleşmesi'nin 8. maddesinde öngörülmüştür.).

Bu üç sözleşme birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğundan birlikte arada incelenmişlerdir.

60 AZ'ye AF ve KLM'nin Avrupa'ya diğer ülkeler bağlayan ağlarına erişim imkânı veren Ortaklık Sözleşmesi'nin¹ "Kapsam ve Yönetim" başlıklı bölümünde Sözleşme'nin amacı ve hedefleri

...

şeklinde ifade edilmiştir.

"Ortaklığın Yönetimi" başlıklı 3. maddede yer alan ilgili hükümlere aşağıda yer verilmiştir.

...

Sözleşme'nin "İşbirliği Alanları" başlıklı II. Bölümünde düzenlenen hükümlerin ilgili isimleri ise aşağıdaki gibidir:

Dünya Geneline Ağ Koordinasyonu

...

70 Ortak Girişim kapsamında gerçekleştirilecek uygulamalara ilişkin ilgili diğer hükümlere ise aşağıda yer verilmiştir:

...

16. Kargo

Kapsam

Taraflar en geç 31 Mart 2009 tarihine kadar CAI tarafından işletilen yurtiçi, uluslararası ve kıtalararası yolcu uçuşlarında kargo operasyonlarıyla ilgili karşılıklı işbirliğini bu 16. maddede belirtilen hüküm ve şartlar dahilinde düzenleyen kesin bir anlaşma yapmayı kabul ederler ("Kargo Anlaşması").

Kargo Anlaşması hüküm ve şartları

80 ...

¹ Sözleşme metninde yer alan "Air France-KLM" ile "CAI" sırasıyla "AFKL" ve "Alitalia"yı ifade etmek üzere kullanılmıştır.

11-37/768-236

Sözleşme'nin "Süre ve Fesih" başlıklı bölümünün ilgili kısmı ise aşağıdaki gibi düzenlenmiştir:

19. Süre

...

20. Fesih

Fesih halleri

Bu Sözleşme her zaman için aşağıda belirtilen şekilde feshedilebilir:

...

90 Ortaklık Sözleşmesi'nin 8. maddesinde Air France-KLM'nin transatlantik ortak girişiminin Avrupa ayağına AZ'nin de dâhil edileceği belirtilmiştir. AZ'nin bu ortak girişime dâhil edilmesi ile ilgili sözleşme 05.07.2010 tarihinde imzalanmıştır. Orijinal Transatlantik Ortak Girişim Sözleşmesi ile AFKL ve Delta bağlantılı öte trafik dâhil Avrupa'dan (Türkiye dâhil) Kuzey Amerika'ya (ve tersi) transatlantik rotalarda kendi hizmetleri bakımından kendi aralarında kod paylaşımı, tarifeler ve kapasite, slot tahsisi, yolcu satışları, pazarlama, fiyatlandırma ve gelir yönetimi ile sık uçan yolcu programları konusunda bir ortak girişim tesis etmiştir. AZ'nin bu ortak girişime katılımı ortak girişimin sağladığı avantajlardan İtalya'dan ve İtalya üzerinden Kuzey Amerika'ya/Kuzey Amerika'dan düzenli olarak seyahat eden müşterilerin de yararlanmasını mümkün kılmaktadır. Ortak girişimin asıl içeriği AZ'nin katılması sonucunda değiştirilmemektedir.

100 Ortaklık Sözleşmesi'nin 16. maddesinde ise AFKL ve AZ'nin kargo operasyonları konusunda karşılıklı işbirliğini düzenleyen bir sözleşme akdedecekleri öngörülmüştür. Bu sözleşme de 22.06.2010 tarihinde imzalanmıştır. Kargo Sözleşmesi uyarınca AFKL, AZ'nin tüm uluslararası rotalarda ve kıtalararası rotalarda uçan ve AZ tarafından hizmet verilen AZ yolcu uçaklarının kargo kapasitesinin pazarlamasından, satış ve fiyatlandırılmasından sorumlu olacaktır. Türkiye'ye AZ yolcu uçakları hizmet verdiğinden Türkiye, AFKL'nin AZ adına ticari temsil hizmetleri gerçekleştireceği ülkeler arasında yer almaktadır.

H.3. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

110 Yukarıda aktarılan hükümlerin tümü tek bir fotoğraf olarak değerlendirildiğinde Sözleşme'ye taraf olan teşebbüslerin belirli faaliyetlerini işbirliği içerisinde yürütme yönündeki iradelerini açıkça ortaya koyan ayrıntılı düzenlemeler olduğu görülmektedir. Teşebbüslerin bağımsızlıklarını kaybetmeksizin yürütmeyi hedefledikleri söz konusu faaliyetlerin temelde iki yönü bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, sektörün rekabetçi yapısı açısından sorun teşkil etme potansiyeline sahip faaliyetlerden oluşurken, Sözleşme'de yer alan bazı düzenlemeler Sözleşme'ye taraf olan havayollarının faaliyet etkinliklerini ve verimliliklerini artırıcı ve havayollarına önemli maliyet etkinliği sağlayıcı niteliktedir. Bu nedenle ittifaklara ilişkin sözleşmelerin (ve inceleme konusu olayda Sözleşme'nin) ve bu sözleşmelere dayanılarak gerçekleştirilecek ittifak faaliyetlerinin değerlendirilmesi aşamasında madalyonun her iki tarafının da dikkatle irdelenmesi ve rekabet açısından olumlu nitelikte olan etkilerin olumsuz etkilere oranla fazla olmasının gerekliliği hususunun 120 gözden kaçırılmaması önem arz etmektedir.

4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde "Belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran veya doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar... hukuka aykırı ve yasaktır." hükmü yer almaktadır. Anılan Kanun'un uygulaması bakımından teşebbüs niteliğini haiz AFKL-Delta ile AZ, havacılık hizmetleri ve inceleme konusu

11-37/768-236

bakımından ilgili ürün pazarları olarak belirlenen havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı ve havayolu ile kargo taşımacılığı pazarlarında birbirlerine rakip durumdadırlar.

130 Bu çerçevede, Sözleşme'nin "Ortaklığın Yönetimi" başlıklı 2. maddesinde belirtilen ve "İşbirliği Alanları" başlığı altında düzenlenen hususlar rekabeti sınırlayıcı niteliktedir. Zira söz konusu maddelerde rakip konumundaki havayolları tarafından dağıtım, sadakat programları, ürün, fiyatlandırma, gelir planlama, satış ve pazarlama faaliyetlerinin koordine edileceği ve aynı hususların kargo hizmetleri bakımından da geçerli olacağı düzenlenmektedir. Sözleşme'nin 8. maddesinde AZ'nin transatlantik ortak girişime katılımı öngörülmekte olup söz konusu sözleşme 05.07.2010 tarihinde imzalanmıştır. Ortaklık Sözleşmesi'nin 16. maddesinde de kargo operasyonlarında işbirliği öngörülmektedir. Kargo Sözleşmesi 22.06.2010 tarihinde imzalanmıştır. Ortaklık Sözleşmesi'nin 14. maddesi uyarınca ise, AFKL ve AZ'nin satış organizasyonu ve politikası konusunda işbirliği yapmasına ilişkin kurallar getirilmektedir. Teşebbüsler arası rekabeti sınırlayıcı anlaşma niteliğinde olan ilgili sözleşmelere bireysel muafiyet tanınabilmesi için Kanun'un 5. maddesinde öngörülen iki olumlu iki olumsuz koşulun birlikte sağlanması gerekmektedir.

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

150 Şebeke genişlemesi ve ortaklar arası trafik beslemesi sonucu oluşan yoğunluk ekonomisi ve çok daha geniş kapsamlı hizmet ağının beraberinde getirdiği kapsam ekonomisi önemli maliyet etkinlikleri sağlamaktadır. Şebeke endüstrilerinde müşterilerin, teşebbüsün şebekesini daha çok kullanması sonucu ortaya çıkan yoğunluk ekonomisi, havacılık sektöründe belirli bir hatta hizmet alan yolcu sayısının artması ve böylelikle o hat için yolcu başına düşen ortalama maliyetin azalması şeklinde görülmektedir. Yoğunluk ekonomisini havayollarına sunan temel mekanizma ise *merkez ve uç (hub-and-spoke)*² sistemine uygun bir şebeke yapılımasıdır. Temel olarak ittifak üyesi havayollarına trafik, coğrafi dağılım (yayılmışlık) ve pazar payı bakımından birçok fayda sağlamak amacıyla şebekelerin birleştirilmesini öngören sistem, aynı şebeke içerisindeki trafik hacminin birleştirilmesi yoluyla yoğunluğu artırmaktadır. Yolcuların belirli noktalardan toplanarak merkez havaalanına getirilmesini ve buradan nihai noktalara dağılımın gerçekleştirilmesini sağlayan "besleyici uçuşlar" (*feeder spokes*), yoğunluk ekonomisine ulaşılması amacıyla hizmet etmektedir. Nitekim besleyici uçuşların merkez havaalanlarına ulaşma zamanlarının tam olarak bilinmesi ve bu bilgi sayesinde merkez havalimanından gerçekleştirilecek olan uzun mesafeli uçuşların gecikmesiz bir şekilde yapılabilmesi nedeniyle bu sistem, havayollarının ilgisini çekmektedir. Ayrıca sistem, besleyici uçuşların daha büyük kapasiteli uçaklarla yapılarak uçuşlardaki ortalama yolcu sayısının artırılmasına ve böylelikle yolcu başına maliyetin azalmasına imkân sağlamaktadır.

160 Maliyet temelli diğer bir fayda ise yeni pazarlara giriş aşamasında görülmektedir. İttifaklar sayesinde havayolları, fiilen hizmet verdikleri nokta sayısında herhangi bir artış olmaksızın şebekelerini genişletme imkânına sahip olmaktadır. Bu ise çoğunlukla kod paylaşım anlaşmaları sayesinde gerçekleşmektedir.

Belirtilmesi gereken bir diğer önemli husus tarife ve frekanslara ilişkindir. Tarife ve frekanslar, bir havayolu şirketinin temel ürünleri olup yolcuların belirli bir şirketi tercih

² Hub-and-spoke sistemi, sisteme dâhil olan tüm havalimanlarındaki hizmet seçeneklerini artırma amacına yönelik operasyonel bir sistemdir. Sistem; yolcuların, kurulan geniş şebeke aracılığıyla stratejik öneme sahip bir havalimanında (hub) toplanarak buradan, gidecekleri yerlere (spoke) ulaştırılması şeklinde işlemektedir. Bu sistemle, çok sayıda noktadan (spoke) tek bir noktaya (hub) gerçekleştirilen uçuşlar, burada aktarma sürelerini enazlaştıracak şekilde eşleştirilmekte ve sonrasında yeniden çok sayıda noktaya (spoke) gerçekleştirilmektedir.

11-37/768-236

170 etmelerindeki en etkili faktörlerdir. İttifaklar ise frekans artışı sağlamanın en uygun araçlarından biridir. Bir hattaki sık frekanslı hizmet, havayolu şirketini tüm yolcular nezdinde tercih edilir kılmaktadır. İttifaklar sayesinde genişletilen şebekeler ise bu amaca ulaşılmasında büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Bunun yanı sıra ittifak üyesi teşebbüsler arasında gerçekleştirilen tarifelere ilişkin düzenlemeler, hem havayollarının uçuş frekanslarının önemli ölçüde artmasını sağlamakta hem de bağlantı uçuşlarındaki gecikmeleri önlemeleri nedeniyle yolcuların çok daha konforlu bir şekilde seyahat etmelerine yardımcı olmaktadır.

180 Bu bilgiler ışığında bildirim konusu işlem incelendiğinde, Sözleşme’de yer alan hususların havayollarının işbirliği ile gerçekleştirilmesi sayesinde daha geniş hizmet ağına sahip olunması, tüketicilere sunulacak uçuş seçeneklerinde önemli derecede artış sağlanması, ittifak uygulamaları aracılığıyla ulaşılması mümkün olan yoğunluk ve kapsam ekonomilerinin önemli maliyet etkinliklerini beraberinde getirmesi nedenleriyle muafiyetin ilk olumlu koşulunun sağlandığı anlaşılmaktadır.

b) Tüketicinin bundan yarar sağlaması

4. madde anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlaşmanın muafiyet alabilmesi için, yukarıda değinilen ve anlaşmanın tarafları açısından elde edilen iyileşmenin tüketiciye yansıtılması gerekmektedir. Tüketicinin yarar sağlaması açısından beklenen genellikle fiyatlar seviyesindeki düşüş olmakla birlikte, satış sonrası etkin hizmetler, ürün çeşitliliğinin artması, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşabilmesi, malın arzında devamlılığın sağlanması gibi koşullar da tüketicinin elde edeceği menfaat kapsamında değerlendirilebilmektedir.

190 İnceleme konusu dikkate alındığında, tüketicilerin inceleme konusu uygulamalardan elde edecekleri yararları hizmet ve fiyat temelli faydalar şeklinde iki başlık altında incelemek mümkündür.

200 Tüketiciler açısından ittifakların en önemli faydalarından biri hizmet miktarı ve kalitesinde ortaya çıkmaktadır. İttifak üyesi olmayanlara kıyasla üye havayolu şirketleri, kesintisiz bir şekilde ve daha konforlu hizmetler sunmakta ve hizmet verilen hat sayısında da çok ciddi artışlar gerçekleşmektedir. Uçuş sıklığı, tarifelerin etkin koordinasyonu ve bağlantı hizmetlerinin mümkün olduğu kadar kesintisiz hizmetlere dönüşmesi, havayolu hizmet kalitesinin temel göstergeleridir. İttifaklar ise uçuş sıklığında sağladıkları artış, tarife koordinasyonuna getirdikleri kolaylıklar ve kesintisiz hizmet olanaklarıyla hizmet kalitesini önemli miktarda artırmaktadır. Ayrıca besleyici hatlarla ne kadar fazla sayıda merkez havalimanı birbirine bağlanırsa, yolcuların şebeke etkinliğini artıran uzun mesafeli uçuşlara erişimi de o derece kolaylaşmaktadır. Böylelikle havayolları, aynı sistem içerisinde kalarak çok daha fazla hatta hizmet vermek suretiyle tüketicilerin etkinliğini artırmış olacaktır. Özellikle ittifaklar sayesinde hizmet verilen hat sayısındaki artış tüketicilerin, merkez bölgelere olduğu kadar merkezden çok uzakta bulunan bölgelere de ulaşımını büyük ölçüde kolaylaştırmıştır. Hizmet verilen hat sayısındaki artış, ittifak üyeleri arasında sık uçan yolcu programlarının birleştirilmesi hususu ile birlikte değerlendirildiğinde yolcuların elde ettikleri fayda daha iyi anlaşılacaktır. Ayrıca, geniş ittifak ağı içerisindeki havayolu şirketlerinin herhangi birinden hizmet aldıkça edinilen puanların entegre programlar sayesinde bilete dönüştürülmesi yolcular açısından önemli bir fayda olarak değerlendirilmektedir.

210 Öte yandan, bağlantılı hizmet kapasitesindeki artış, kesintisiz hizmetleri de beraberinde getirmektedir. Kesintisiz yolculuklar; uçuş tarifelerinin koordinasyonunun ve bağlantıların gerçekleştirildiği havaalanlarındaki kapı yakınlığının sağlanmasının yanı sıra bu havaalanlarındaki bagaj ve yer hizmetlerinin de koordinasyonunun sağlanması ile mümkün

11-37/768-236

olabilmektedir. İttifak yolcuları için uçuş tarifelerinin koordinasyonu ise uzun mesafeli uçuş sürelerinin azalması anlamına gelmektedir. Diğer bir deyişle bu durum, havaalanında bağlantı uçuşu için beklenen sürenin kısılması demektir. Kapı yakınlığının sağlanması ve bagaj ve yer hizmetlerinin koordinasyonu, hizmet kalitesinin artmasını ifade etmektedir.

220 İttifakların genişleyen şebekeler, koordine edilen aktarma uçuşları, işbirlikleri ile gelen maliyet avantajları yoluyla havayollarına sağladıkları tüm bu faydalar havayolları açısından önemli etkinlikler oluşturmaktadır. İttifakların beraberinde getirdiği yoğunluk ve ölçek ekonomileri ile daha da güçlenen bu etkinlik mekanizması ise bilet ücretlerinde düşüş olarak tüketicilere yansımaktadır. Dolayısıyla tüketiciler ittifaklar öncesi döneme nispeten daha kaliteli olan hizmetleri daha düşük ücretlerle almaktadır. Zira ABD Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde havayolu ücretleri verilerine dayalı olarak yapılan ampirik araştırmalar, ittifak üyesi havayollarının yaklaşık %25 daha düşük ücretlerle hizmet verdiklerini göstermektedir.

230 Bildirime konu işlemde taraflar, ilgili pazarda tarifelerin sayısında azalmaya yol açmayacağını, buna karşılık genel olarak ABD ile Avrupa arasındaki rotalarda (potansiyel olarak Türkiye'den/Türkiye'ye rotalarda) yolculara sağlanan uçuşların ve rotaların sayısını artırebileceklerini düşünmektedirler.

İnceleme konusu olay yukarıda aktarılan bilgiler ışığında değerlendirildiğinde, Sözleşme'nin tarafları arasında gerçekleştirilecek ittifak uygulamaları hizmet kalite ve seçeneklerinde artış, aktarma uçuşlarında kolaylık, sık uçan yolcu programlarının getirilerindeki artış ve daha düşük ücret karşılığında hizmet alma imkânı sayesinde tüketicilerin doğrudan faydalarına olacaktır. Dolayısıyla, ittifak uygulamalarının beraberinde getireceği etkinliklerin tüketicilere gereğince yansıtılacağı ve aynı zamanda daha fazla tüketiciye ulaşılmasını sağlayacağı değerlendirildiğinden muafiyetin ilgili şartının karşılandığı kanaatine ulaşılmıştır.

240 c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması

Muafiyet kararı verilmesinde aranan bu ilk olumsuz şarta göre, muafiyete konu anlaşma ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasına neden olmamalıdır. Bir başka deyişle sağlanan ekonomik gelişme veya fayda ile tüketicinin bundan yarar sağlaması rekabetin ortadan kaldırılması sonucunda elde ediliyor olmamalıdır.

İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması şartının her iki ilgili pazar için ayrı olarak değerlendirilmesi uygun olacaktır.

- *Havayolu ile Tarifeli Yolcu Taşımacılığı Pazarına İlişkin Değerlendirme*

250 Öncelikle belirtmek gerekir ki hava taşımacılığı sektöründe belirli bir hattaki rekabetin ortadan kalktığına en temel göstergeleri; uçuşların sıklığında bir azalmanın meydana gelmesi, oluşacak piyasa gücü nedeniyle fiyatlarda artış gerçekleşmesi ve pazardan çıkışların sayısında bir artış olmasıdır.

Yukarıda ilgili pazar bölümünde tespit edildiği üzere bildirim konusu işlem kapsamında etkilenecek ilgili coğrafi pazarlar, tarifeli yolcu taşımacılığı pazarı için "İstanbul-Amsterdam", "İstanbul-Paris", "İstanbul-Roma", "İstanbul-Miami", "İstanbul-Atlanta", "İstanbul-New York", "Türkiye-Güney Amerika", "Türkiye-Afrika" ve "Türkiye-Asya" hatları; kargo taşımacılığı pazarı için "Türkiye-Kuzey Amerika" hattıdır.

Bildirim formunda yer alan bilgilere göre İstanbul-Amsterdam hattında THY Kış 2009-10 sezonunda ..., İstanbul-Paris hattında ..., İstanbul-Roma hattında ise ...'lik pazar payı ile ... Söz konusu hatlarda AFKL-Delta-AZ ortak girişiminin toplam pazar payı ise aynı dönem

11-37/768-236

260 için sırasıyla ... ve ... olmuştur. Dolayısıyla, bu bilgiler ışığında bildirim konusu Sözleşme sonucunda AFKL-Delta-AZ ittifakının Avrupa hatlarındaki rekabeti kısıtlamayacağı anlaşılmıştır.

Kuzey Amerika açısından bakıldığında da benzer bir durumun söz konusu olduğu görülmektedir. Nitekim Kış 2009-10 sezonunda AFKL-Delta-AZ ortak girişiminin İstanbul-Atlanta, İstanbul-Miami ve İstanbul New York hatlarındaki toplam pazar payları sırasıyla ... olarak gerçekleşmiştir. İstanbul-Atlanta hattındaki toplam pazar payı yüksek görülmekle birlikte AZ'nın söz konusu hattaki payının "0" olduğu hususu gözden kaçırılmamalıdır. Diğer bir deyişle bildirim konu ittifak uygulamasının bahse konu hattaki rekabete olumsuz bir etkisinin olması mümkün değildir.

270 Bunun yanı sıra bildirim konu işlem sonrasında AFKL-Delta-AZ ortak girişimi İstanbul-Miami hattında Kış 2009-10 sezonunda ...'luk pazar payı ile pazar lideri konumuna gelecektir. Bildirim konu uygulamalarla AFKL-Delta'nın pazar payında AZ'nin katkısıyla gerçekleşecek en yüksek pazar payı artışı ... bu hatta olmaktadır. Bu noktada aynı hattaki rakiplerinin durumu önem arz etmektedir. Bu açıdan bakıldığında bahse konu hatta AFKL-Delta-AZ ortak girişiminin en önemli rakiplerinin %...'lik pazar payı ile Lufthansa ve ...'lık pazar payı ile British Airways olduğu görülmektedir. Söz konusu hatta herhangi bir direkt uçuş bulunmamaktadır. THY, Lufthansa, Swiss, United Airlines, Iberia, British Airways ve American Airlines bu hatta aktarmalı uçuş gerçekleştirmektedir. Bu havayollarının tümü SkyTeam, Star Alliance ve Oneworld gibi global havayolu ittifaklarının üyesidir. AZ ve 280 Delta bu güzergâhta biri Roma, diğeri de New York üzerinden olmak üzere her gün bir kez tek duraklı uçuş gerçekleştirmektedir. Star Alliance üyeleri Frankfurt, Zürih, Chicago ve New York üzerinden her gün bir dizi tek duraklı alternatif sunmaktadır. Oneworld üyeleri hem Madrid hem de Londra üzerinden İstanbul-Miami arasında günde iki kez tek duraklı aktarmalı uçuş gerçekleştirmektedir. Bu nedenle AFKL-Delta-AZ ortak girişiminin İstanbul-Miami hattında elde edeceği pazar liderliği bir hâkim duruma ve dolayısıyla söz konusu hattaki rekabet açısından olumsuz bir etkiye yol açmayacaktır.

İstanbul-New York hattı bakımından inceleme yapıldığında ise AFKL-Delta-AZ ortak girişiminin Kış 2009-10 sezonunda toplam ...'lık bir pazar payına sahip olduğu görülmektedir. Bu hat bakımından Bildirim Formunda ...'lik bir pazar payıyla THY'nin pazar lideri konumunda olduğu bildirilmiştir. Bu nedenle İstanbul-New York hattı bakımından da 290 bildirim konu işlem sonrasında herhangi bir rekabet karşıtı etkinin oluşmayacağı düşünülmektedir.

Benzer değerlendirmelerin diğer ilgili coğrafi pazarlar için de yapılmasının da mümkün olduğu düşünülmektedir. Nitekim yukarıda da belirtildiği üzere Güney Amerika uçuşları açısından bakıldığında AFKL ve/veya Delta ve AZ Güney Amerika'da Sao Paulo, Buenos Aires ve Caracas'a uçuş gerçekleştirmektedir.

Bu noktada İstanbul-Sao Paulo hattında, THY'nin ... ile pazar lideri konumunda bulunması ve tarafların toplam pazar payının ise ... olduğu hususu önem arz etmektedir. Zira böyle bir pazar yapılanması mevcut iken ortak girişim nedeniyle herhangi bir rekabet karşıtı etkinin oluşma ihtimali bulunmamaktadır. İstanbul-Buenos Aires ve İstanbul-Caracas aktarmalı uçuş hattına olan talebin yılda 5000'den az olması nedeniyle bu hatlara ilişkin güvenilir veri temin edilememektedir ve edinilen bilgilere göre uygulamada rekabet kurumları tarafından genelde 5000 veya daha az yolcu bulunan hatlar talebin az olması nedeniyle ayrıntılı incelenmemektedir. 300

Afrika uçuşları açısından ise bildirim formunda yer alan bilgilere göre AFKL ve/veya Delta ve AZ, Afrika'da Tripoli, Tunus, Cezayir, Casablanca, Akra ve Lagos'a uçuş

11-37/768-236

310 gerçekleştirilmektedir. Bildirim formunda yer alan rakamlar ise İstanbul-Cezayir hattında THY'nin ... ile pazar lideri olduğunu ve tarafların ise yaklaşık ... toplam pazar payının bulunduğunu göstermektedir. İstanbul-Casablanca hattında THY ... ile pazar lideridir ve tarafların toplam pazar payı ise ...'tür. İstanbul-Tripoli hattında ise THY ...'lük bir pazar payına sahiptir ve tarafların toplam pazar payı ... düzeyindedir. İstanbul ile Akra, Lagos ve Tunus arasındaki rotalarda ise yılda 5000'den az rezervasyon yapılmaktadır.

Tarafların transatlantik ortak girişimi Asya'da da Osaka ve Tokyo'ya uçuş gerçekleştirilmektedir. Ancak Bildirim Formu'nda Paris üzerinden İstanbul-Tokyo ve İstanbul-Osaka uçuşlarının Roma üzerinden olan uçuşlara ikame olarak görülmemesi nedeniyle Asya hatlarında rekabetin olumsuz etkilenmediği belirtilmektedir.

320 Yukarıda aktarılan tüm bilgiler bir bütün olarak değerlendirildiğinde hava taşımacılığı sektöründe belirli bir hattaki rekabetin ortadan kalktığına en temel göstergelerinden biri olan uçuşların sıklığında bir azalmanın meydana gelmesi açısından bildirim konu ortak girişim aracılığıyla rekabeti kısıtlayıcı veya ortadan kaldırıcı bir etkinin oluşmayacağı anlaşılmaktadır.

330 Aynı durum ittifak sayesinde oluşacak hâkim durum/piyasa gücü nedeniyle fiyatlarda artış gerçekleşmesi ihtimali için de geçerlidir. Nitekim ittifak üyeleri tarafından hizmet ücretlerinde gerçekleştirilecek bir artış tüketicilerin, ittifak üyeleri ile aynı etkinlikte hizmet sunan rakip havayollarına yönelmelerine neden olacaktır. Tarafların, ilgili coğrafi pazardaki herhangi bir hatta işlem sonrasında hâkim duruma gelme durumunun söz konusu olmadığı, tarafların uçuş hizmet fiyatlarını artırımları halinde müşterilerin rakipleri tercih etmeleri sonucu tarafların pazar payı kaybedecekleri ve dolayısıyla böyle bir pazardaki işbirliği sözleşmesinin fiyatların artırılması yönünde kullanılmasının ticari olarak makul olmadığı hususları göz önünde bulundurularak oluşacak piyasa gücü nedeniyle fiyatlarda artış gerçekleşmesi ihtimalinin de söz konusu olmadığı değerlendirilmektedir.

Son olarak pazardan çıkışların sayısında bir artış olması açısından bakıldığında da böyle bir olasılığın yüksek olmadığı görülmektedir. Nitekim yine bildirim formunda yer alan bilgilere göre ilgili pazar kapsamında belirlenen hatların tamamında hâlihazırda faaliyet gösteren ve AFKL-Delta-AZ ittifakına rakip konumda bulunan birçok alternatifin bulunması bu ihtimali ortadan kaldırmaktadır.

- Havayolu ile Kargo Taşımacılığı Pazarına İlişkin Değerlendirme

340 Bildirim formunda yer alan bilgiler ışığında Türkiye çıkışlı kargo hizmetleri için, taşınan fiili hacimlere dayanarak 2009 yılında AFKL, Delta ve AZ, sadece ...'lük toplam pazar payının sırasıyla ...'sini, ...'ini ve ...'ini sağlamış ve toplam pazar payında AZ'dan sağlanan ancak %...'lik bir artış olmuştur. Bunu karşılığında aynı dönemde THY'nin pazar payı %..., Lufthansa Kargo'nun %..., Emirates'in ..., Singapore Airlines'ın %..., UPS Air Cargo'nun %... ve Qatar Cargo'nun ise %... düzeyinde gerçekleşmiştir.

Yukarıdaki rakamlar dikkate alındığında AFKL-Delta ittifakına AZ'nın katılımının, havayolu ile kargo taşımacılığı pazarındaki toplam pazar payının rekabetçi yapıya etkisi bakımından önemli bir olumsuz etki doğurmayacağı değerlendirilmektedir.

350 Sonuç olarak ve AFKL-Delta-AZ ortak girişiminin yalnızca İstanbul-Miami hattında rakiplerine oranla yüksek bir pazar payına sahip oldukları, ancak bu hatta faaliyet gösteren etkin rakiplerin mevcudiyeti nedeniyle bu hattaki rekabet karşıtı etkinin sınırlı olacağı hususları da dikkate alındığında bildirim konu anlaşma sonucunda ilgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmayacağı, dolayısıyla muafiyetin bu koşulunun sağlandığı değerlendirilmesine ulaşılmıştır. Kargo pazarı bakımından ise, AFKL-Delta-AZ

11-37/768-236

ortak girişiminin toplam pazar payının %... olduğu ve sözleşmenin uygulanmasının kargo taşımacılığı hizmetlerinin işleyişinde önemli bir değişiklik yaratmayacağı hususları göz önüne alınarak bildirim konu anlaşma sonucunda ilgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmayacağı kanaatine varılmıştır.

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

360 Kanun'un 5. maddesinde öngörülen bu son koşula aykırılık izlenen amacın elde edilmesi için rekabetin gereğinden fazla sınırlanmaması ya da rekabetin sınırlanmasının gereğinin dahi bulunmaması halinde olabilir.

Daha önce açıklandığı üzere bir ittifakın kurulmasında iki önemli saik mevcuttur. Bunlardan birincisi ittifak sayesinde ulaşılabilecek ölçek, kapsam ve yoğunluk ekonomileri aracılığıyla maliyet etkinlikleri sağlayarak hizmet ücretlerini düşürmek iken ikincisi yine ittifakın getirdiği sinerji ve taraflar arası bilgi aktarımı sayesinde daha kaliteli hizmet sunabilmektir.

370 Bu iki temel saike bakıldığında her ikisinin de havayollarının tüketiciler nezdinde tercih edilirliliklerini artırmaya yönelik olduğu görülmektedir. Bu noktada bu amaçları elde etmenin inceleme konusu olay bakımından daha az rekabet karşıtı başka yollarının olup olmadığı incelenmesi gerekmektedir. Nitekim teşebbüsler prensip olarak anlaşma ile amaçladıkları ekonomik yararların gerçekleştirilmesinde rekabeti en az sınırlayıcı yöntemi tercih etmekle yükümlüdür.

İnceleme konusu olaya bakıldığında rekabeti kısıtlayıcı nitelikte olan temel hususlar; Sözleşme tarafları arasındaki tarife ve kapasite koordinasyonu, fiyat ve gelir yönetimi koordinasyonu ve sık uçan yolcu programları koordinasyonu olarak görülmektedir.

380 Daha önce açıklandığı üzere tarifeler, havayollarını tüketiciler nezdinde tercih edilir kılan en önemli faktörlerden biridir. Bu faktör özellikle aktarmalı uçuşlar açısından daha önemli hale gelmektedir. Nitekim bir havayolu ile belirli aktarma noktasına gelen bir yolcu kendisini o noktaya ulaştıran havayolu ile buradan nihai noktaya kendisini ulaştıracak olan havayolu arasında tarife koordinasyonu bulunmaması halinde iki uçuş arasında uzun süre bekleme riski ile karşı karşıya kalacaktır. İttifak kapsamında havayollarının tarife koordinasyonu gerçekleştirmiş olması halinde ise yolculuğun aktarmadan sonraki kısmını gerçekleştiren havayolu yolculuğun aktarma öncesi kısmını gerçekleştiren havayolunun aktarma noktasına geliş zamanını dikkate alarak tarifelerini belirlemiş olacağı için yolcuların aktarma noktasında bekleme süresi enazlaştırılmış olacaktır. Görüldüğü gibi tarife koordinasyonu, hizmet şebekelerinin giderek genişlediği ve aktarmalı uçuşların özellikle uzun mesafeli hatlar için hayati önem taşıdığı günümüz hava taşımacılığında öncelikle tüketiciler açısından çok önemli ve olumlu bir uygulamadır. Bu nedenle tarife koordinasyonu uygulamasından yoksun bir ittifak anlamsız olmaktadır.

390 Aynı örnek olaydan devam edilecek olunursa fiyat koordinasyonunun, tarife koordinasyonunun başarıya ulaşması ve anlamlı olması için vazgeçilmez bir unsur olduğu görülecektir. Şöyle ki; örnek olayda aktarma öncesi uçuşun günün en yoğun ve dolayısıyla en kârlı (yolcu sayısı arttıkça yolcu başına düşen ortalama maliyet azalacağından kârlılık artacaktır), aktarma sonrası uçuşun ise günün en sakin ve dolayısıyla en kârsız döneminde gerçekleştirilme olasılığı mevcuttur. Oldukça yüksek olan bu olasılık, kârsız dönemdeki uçuşu gerçekleştiren havayolunun fiyat ve gelir yönetimi koordinasyonu olmadığı durumda o hat için sürekli kârsız uçuşlar gerçekleştirmesi anlamına gelecektir. Bir teşebbüsün kurulmasının temel ve öncelikli nedeninin kâr elde etme olduğu gerçeği göz önünde bulundurulduğunda bu davranışın rasyonel olmadığı aşikârdır. Bu nedenle havayolları ittifakları kapsamında tarife koordinasyonunun yanında fiyat ve gelir yönetimi

11-37/768-236

400 koordinasyonu da gerçekleştirerek karlı uçuşların kârsız uçuşları sübvansede etmelerini sağlamaktadır. Bu durumda da temel faydayı tüketiciler elde etmektedir. Nitekim tarife ve fiyat ve gelir yönetimi koordinasyonu olmaması halinde havayolları kesintisiz uçuş hizmeti veremeyecek bu durum ise tüketicilerin aldığı hizmet kalitesini önemli ölçüde düşürecektir.

Bunun yanı sıra tarife ve fiyat ve gelir yönetimi koordinasyonu tüketicilere daha çok noktada ve daha çok sıklıkla hizmet verilmesini sağlamaktadır. Hizmet verilen hat sayısındaki artış ise ittifak üyeleri arasında sık uçan yolcu programlarının birleştirilmesi hususu ile birlikte değerlendirildiğinde yolcuların elde ettikleri faydayı artırmaktadır. Nitekim tarife koordinasyonu ile genişleyen hizmet ağları tüketicilerin aldığı hizmet miktarını artırmakta, daha çok uçuş hizmeti alan tüketici ise sık uçan yolcu programlarının koordinasyonu sayesinde uçuşlarının her bir aşamasında puan kazanmaktadır. Geniş ittifak ağı içerisindeki havayollarının herhangi birinden hizmet aldıkça edinilen puanların entegre programlar sayesinde bilete dönüştürülmesi ise yolcular açısından en önemli faydalardan biri olarak değerlendirilmektedir.

420 Yukarıda aktarılan bilgiler bir bütün olarak değerlendirildiğinde ittifak kapsamında gerçekleştirilmesi düşünülen tarife ve kapasite koordinasyonu, fiyat ve gelir yönetimi koordinasyonu ve sık uçan yolcu programları koordinasyonu uygulamalarının Sözleşmeler çerçevesinde planlanan etkinliklerin sağlanması açısından vazgeçilmez nitelikte olduğu ve bu etkinliklerin gerçekleştirilmesi için gerekenden daha fazla rekabet karşıtı etki niteliği taşımadığı düşünülmektedir. Nitekim Sözleşmeler de bu doğrultuda hazırlanmış ve rekabeti zorunlu olandan fazla kısıtlayıcı bir hükme yer verilmemiştir.

Bu çerçevede, Kanun'un 5. maddesinde belirtilen koşulları sağlayan bildirim konu sözleşmelere, bireysel muafiyet tanınması gerektiği kanaatine varılmıştır.

I. SONUÇ

430 Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, Air France KLM S.A. ve Alitalia-Compagnia Aera Italiana S.p.A arasında 12.01.2009 tarihinde imzalanan "Ortaklık Sözleşmesi"ne, Alitalia-Compagnia Aera Italiana S.p.A, Société Air France ve KLM arasında 22.06.2010 tarihinde imzalanan "Kargo Sözleşmesi"ne ve Alitalia-Compagnia Aera Italiana S.p.A, Air France KLM S.A. ve Delta arasında 05.07.2010 tarihinde imzalanan "Transatlantik Ortak Girişim Sözleşmesi"ne 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde bireysel muafiyet tanınmasına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.