

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2006-1-17 (Menfi Tespit)
Karar Sayısı : 06-95/1202-365
Karar Tarihi : 28.12.2006

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10

Başkan : Mustafa PARLAK
Üyeler : Tuncay SONGÖR, Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI,
M. Sıraç ASLAN, Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

B. RAPORTÖRLER: Harun ULU, Mehmet Selim ÜNAL, Cumhuriyet HATİPOĞLU

**C. BİLDİRİMDE
BULUNAN**

20

- BP Petrolleri A.Ş.
Temsilcisi Av. Eda UZEL ÖZOĞUL
Sarı Kanarya Sk. No:14 K2 Plaza Kat: 4-12 Kadıköy 81090
İstanbul
- Mobil Oil Türk A.Ş.
Temsilcisi Av. Gönenç GÜRKAYNAK
Çitlenbik Sk. No:12 Yıldız Mh. Beşiktaş 34349 İstanbul
- The Shell Company of Turkey Limited
Temsilcisi Av. N. Ebru TUKUR
Kocayol Cd. İbrahimağa Sk. No:7 Bostancı İstanbul

D. TARAFLAR

30

- BP Petrolleri A.Ş.
Sarı Kanarya Sk. No:14 K2 Plaza Kat: 4-12 Kadıköy 81090
İstanbul
- Mobil Oil Türk A.Ş.
Pakpen Plaza Sahrayıcedid Mh. Halk Sk. No: 40-44 81080
Kozyatağı İstanbul
- The Shell Company of Turkey Limited
Kocayol Cd. İbrahimağa Sk. No:7 Bostancı İstanbul

E. DOSYA KONUSU: BP Petrolleri A.Ş., Mobil Oil Türk A.Ş. ve The Shell Company of Turkey Limited arasında imzalanan "Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi"ne menfi tespit verilmesi talebi.

40

F. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 1.2.2006 tarih ve 628 sayılı ile giren bildirim üzerine, söz konusu devralmaya ilişkin olarak talep edilen ek bilgi ve belgeler, Kurum kayıtlarına 16.11.2006 tarih ve 7640 sayılı, 17.11.2006 tarih ve 7688 sayılı, 29.11.2006 tarih ve 8145 sayılı yazılarla tamamlanmıştır. 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4., 6., 7. ve 8. maddeleri ile 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" in ilgili hükümleri uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 22.12.2006 tarih, 2006-

50 1-17/MM-06-HU sayılı Menfi Tespit/Muafiyet Ön İnceleme Raporu, 25.12.2006 tarih, REK.0.05.00.00-130/253 sayılı Başkanlık önergesi ile 06-95 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: İlgili raporda; BP Petrolleri A.Ş., Mobil Oil Türk A.Ş. ve The Shell Company of Turkey Limited arasında akdedilen “Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi”nin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’un 4. ve 6. maddelerine aykırı olmadığı, bu kapsamda anılan sözleşmeye aynı Kanun’un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilmesinin yerinde olacağı ifade edilmektedir.

60

H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. Taraflar

H.1.1. BP Petrolleri A.Ş. (BP)

Türkiye’de akaryakıt dağıtım ve pazarlama, madeni yağ üretim ve dağıtım faaliyetlerinin yanı sıra, LPG, Ticari ve Endüstriyel Yakıtlar gibi iş kollarıyla iştirak eden BP, uluslararası iş kolları arasında yer alan havacılık operasyonları, kimyevi maddeler ve deniz yakıtları alanlarında da Türkiye’de faaliyet göstermektedir.

70

H.1.2. The Shell Company of Turkey Limited (Shell)

Akaryakıt dağıtım ve pazarlama, madeni yağ üretim ve dağıtım faaliyetlerinin yanı sıra, LPG, Ticari ve Endüstriyel Yakıtlar, doğalgaz gibi iş kollarıyla iştirak eden Shell, uluslararası iş kolları arasında yer alan havacılık operasyonları, kimyevi maddeler ve deniz yakıtları alanlarında da Türkiye’de faaliyet göstermektedir.

H.1.3. Mobil Oil Türk A.Ş. (Mobil)

80

1999 yılında Exxon ve Mobil, Exxonmobil ismi altında birleşmişlerdir. Bunun yansıması olarak da Mobil A.Ş. Türkiye’deki akaryakıt dağıtım pazarından çıkmıştır. Mobil halihazırda ExxonMobil’e bağlı bir şirket olup Türkiye’de madeni yağ ve havacılık yakıtları konusunda faaliyet göstermektedir.

H.2. Yapılan İnceleme ve Tespitler

Bildirilen anlaşma, havacılık yakıtları pazarında rakipler arası ortak bir operasyon anlaşması niteliğindedir. Bu nedenle, dosyada yer alan bilgiler doğrultusunda söz konusu pazar hakkında aşağıdaki özet bilgilere yer verilmiştir:

90

H.2.1. Havacılık Yakıtları Pazarı Hakkında Bilgi

Dosya mevcudu bilgilere göre; havacılık yakıtları “Avgas (aviation gas)” ve “Jet A1” isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Avgas, yüksek oktanlı bir benzin türü olup pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılmaktadır. Jet A1 ise, jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmaktadır. Her iki yakıt türü de ham petrolün rafine edilmesi suretiyle elde edilmektedir. Benzin niteliğinde olan Avgas ile gazyağı türevi sayılan Jet A1’in üretim süreçlerinde bazı farklılıklar bulunmakla birlikte, rafineri çıkış fiyatları bakımından diğer benzin türevlerine yakın bir bedelle satılmaktadır.

100 Pervaneli uçak sayısının azalmasına bağlı olarak, havacılık yakıtları pazarının büyük bölümünü Jet A1 oluşturmaktadır. Buna bağlı olarak çoğu rafineri Jet A1 üretmekte, nispeten küçük bir pazar oluşturan Avgas üretimi için yeni bir benzin zenginleştirme tesisi kurmamaktadırlar.

Tedarik zinciri: Havacılık yakıtları pazarı, ikmal zinciri bakımından, akaryakıt pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt pazarında “rafineri- dağıtım şirketi- bayi-tüketici” şeklinde bir ikmal zinciri varken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, “rafineri-tedarikçi - tüketici” şeklindedir. Buradaki tedarikçiler de genelde uluslar arası çaptaki petrol şirketleridir. Pazarın yapısı itibarıyla bu pazarda bayilik sistemi bulunmamakta, bu şirketler doğrudan nihai kullanıcıya satış yapmaktadırlar. Avrupa’daki önemli havaalanlarında hizmet veren şirketlere bakıldığında, bunların Shell, BP, TotalFinaElf, Statoil, Exxon Mobil gibi şirketler olduğu görülmektedir. Genelde bu şirketlerin havacılık faaliyetleri, diğer faaliyetlerinden ayrı bir şekilde yürütülmektedir.

Havaalanlarında uçaklara yakıt ikmali iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, peron (körük) bulunmayan havaalanlarındaki ikmaldir. Bu havaalanlarında, sağlayıcı şirket, depodan tanker araçlara (dispenser) doldurduğu yakıtı park alanında bekleyen uçağa götürerek burada ikmal yapmaktadır. Peron bulunan modern havaalanlarında ise uçaklara ikmal, “hidrant” denilen bir sistemle yapılmaktadır. Hidrant, sağlayıcı şirketlerinin depolarından başlayıp peronların altından geçen ve her peronda uçağa ikmal imkanı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı, merkezi bir sistemdir.

Fiyatlama: Havayolu şirketleri yıllık yakıt ihtiyaçlarını ihale yoluyla karşılamaktadırlar. Bu durum bazen tüm ülke çapında ihaleye çıkılabileceği gibi, havaalanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedir. İhalede belirlenen fiyatlar bir yıllık süre için geçerli olacağından, havacılık yakıtları pazarındaki rekabet bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için havayolu şirketlerinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacakları ihaleler sonucu belli olduktan sonra, yıl içerisinde havayollarına yakıt satan teşebbüsleri fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarla piyasada rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. İhaleler sonucu yapılan kontratlar dışında plansız-spot satışlar ancak kargo uçakları ile rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından söz konusu olmaktadır.

Yakıt ihalelerinde fiyatların nasıl belirlendiğine ilişkin genel geçerli bilgilere aşağıda yer verilmiştir.

140 Petrol ürünlerinin (akaryakıt, lpg, jet A1 vs) rafineri çıkış fiyatlarının belirlenmesine ilişkin dünya çapında kabul edilmiş genel kurallar bulunmaktadır. Buna göre çok sayıda rafinerinin bulunduğu, nihai ürün arzının bol olduğu ve uluslar arası ticarete konu olduğu bölgelerde fiyat serbest piyasa koşullarına göre belirlenmektedir. Örneğin İtalya ve Singapur limanlarında nihai ürün fiyatları serbest piyasa koşullarına göre belirlenmektedir. Rekabetçi piyasalar dışında kalan münferit rafinerilerin nihai ürün satış fiyatları ise en yakın rekabetçi piyasada oluşan fiyatlara bir formül suretiyle bağlanmaktadır. Bu kapsamda rafineriler bir sonraki yıl için uygulayacakları fiyat formüllerini önceden ilan etmekte ve dağıtım şirketlerinin buna göre yıllık taleplerini almaktadırlar. Örneğin, ülkemizde Türkiye Petrol Rafineleri A.Ş. (Tüpraş), 1998 yılından bu yana akaryakıt ürünlerinin her birinin rafineri çıkış fiyatlarını “İtalya limanlarında oluşan ortalama fiyat + %3” şeklinde ilan etmektedir¹.

¹ Uygulanan formül daha kapsamlı olmakla birlikte, burada basitleştirilmiş haline yer verilmiştir.

150 Havacılık yakıtlarının rafineri çıkış fiyatları da yukarıda özetlenen şekilde belirlenmektedir. Yakıtı rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının satış fiyatı ise rafineri fiyatına kendi katlandığı maliyetler ve kardan oluşan bir bedel eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, havacılık yakıtları pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar;

- yakıt bedeli (jet A1'in, erişilebilir dünya piyasalarındaki rafineri satış fiyatına bağlı fiyatı)
- hizmet bedeli (sağlayıcının jet A1'i rafinerilerden alıp uçağın deposuna doldurulmasına kadar olan hizmetleri için ödenecek bedel)

160

Havayollarının ihalelerinde, sağlayıcılar sadece hizmet bedeli için teklif vermektedirler. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havaalanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar veri alınmakta olup ihalede bu konuda fiyat verilmemektedir. Örneğin, Akdeniz havzasında yer alan ülkelerde genelde İtalya limanlarında oluşan nihai ürün fiyatları dikkate alınmaktadır (Platt's İtalya). Bu pazarda her gün jet A1 için rafineri satış fiyatı açıklanmaktadır. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerdeki havaalanları için yapılacak sözleşmelerde ürün bedeli, bir ay önceki platts İtalya ortalama satış fiyatları olarak belirlenmektedir. Bu bedel, pazardaki fiyat değişikliklerine bağlı olarak her ay için değişmektedir. Hizmet bedeli ise, havaalanının en yakın rafineriye uzaklığı, nakliye şartları, direkt boru hattının bulunup bulunmadığına ve rekabet şartlarına göre değişmektedir. Örneğin Atatürk Havaalanı ve Van Havaalanı için bir sağlayıcının uygulayacağı yakıt bedeli aynıdır. Atatürk Havaalanı'na yakıt İzmit Rafinerisi'nden, Van'a Ankara Rafinerisi'nden gitmektedir. Aradaki nakliye maliyetleri nedeniyle sağlayıcın Van Havaalanı için Atatürk Havaalanı'na göre daha yüksek bir hizmet bedeli isteyecek, dolayısıyla bu iki alandaki yakıt fiyatları farklılaşacaktır.

170

Havacılık yakıtları pazarının bir diğer özelliği de, uçakların mecburi kalmadıkça tek yönlü sefere yetecek kadar yakıt almalarıdır. Bir uçağın kalkıştan önce alacağı yakıt miktarı;

180

- yolcu sayısı ve kargo miktarına,
- kalkılacak ve inilecek pistin uzunluğu ve kabul edebileceği ağırlığına,
- inilecek pistin uzaklığına,
- hava durumuna
- uçuş yüksekliğine
- acil durumlarda inebileceği en yakın havaalanına

göre değişmektedir. Bu çerçevede, kural olarak uçaklar fazla yakıtın neden olduğu ağırlık yakıt sarfiyatını artırdığı ve inişlerde meydana gelen kazalarda can kaybına yol açtığı için, kısa mesafeli de olsa, yalnızca sefer yapacağı havaalanına gitmeye yetecek kadar yakıt ikmal yapmaktadır. Bu durum pahalı yakıt satılan bir meydana uçacak uçağın ucuz olan meydana daha fazla yakıt alması gibi bir seçeneği ortadan kaldırmakta ve her havaalanında ikmal tesisleri ve/veya ikmal araçlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır.

190

Havacılık yakıtları pazarında yakıt fiyatları "gümrüklü" ve "gümrüksüz" satışlar olarak ikiye ayrılmaktadır. Gümrüklü satışlar, ülke içerisindeki uçuşlar için uygulanan fiyatlar olup o ülkenin mevzuatına göre vergilendirilmektedir. Gümrüksüz satışlar ise yurt dışına sefer yapacak ulusal uçaklar veya yurtdışından gelip yine yurt dışına gidecek

200 yabancı uçaklar için uygulanan, vergisiz fiyatlardır. Ülkemizde, gümrüklü satışlar üzerinde ÖTV bulunmamakta, vergi olarak sadece rafineri satış fiyatı üzerinden %18 oranında KDV alınmaktadır.

Tüpraş ülkemizde Jet A1 üreten tek teşebbüs konumundadır. Tüpraş'ın avgas üretmemesi nedeniyle, bu ürüne yönelik talebin tamamı ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Öte yandan, Tüpraş üretiminin iç talebi de karşılayamaması nedeniyle bazı mevsimlerde Jet A1 ithalatı da yapılmaktadır.

210 Halihazırda Türkiye'de 30 havaalanına sefer yapılmakta olup bu pazardaki en büyük oyuncu ve akaryakıt müşterisi Türk Hava Yolları'dır (THY). Yurt içindeki en büyük sağlayıcı ise POAŞ'tır. POAŞ'ın İzmit rafinerisinden çıkan ve Trakya'ya uzanan Nato Boru Hattına eklenen boru hattıyla doğrudan Atatürk havaalanındaki depolarına ürün sevk etmektedir. Bu havaalanındaki BP, Shell ve Mobil'in böyle bir imkanı bulunmamaktadır. Bu şirketler İzmit Rafinerisi'nden temin ettikleri yakıtı deniz yoluyla İstanbul Avrupa yakasındaki depolama tesislerine getirip buradan karayoluyla Atatürk Havaalanındaki tesislerine sevk etmektedir. Bu bakımdan bu alandaki maliyetleri POAŞ'a göre yüksek seviyededir. THY, her yıl tüm havaalanları için toplu olarak ihaleye çıkmaktadır. POAŞ THY'nin en büyük ikmal noktası olan Atatürk Havaalanında rakiplerine göre daha iyi teklifler sunabildiği için bu güne kadar THY'nin 220 tüm ihalelerini kazanmıştır. Bu durumda, diğer şirketlerin depolama kapasitelerinin küçük olması, yurt genelinde bütün havaalanlarında faaliyette bulunmamaları gibi faktörlerin de rolü bulunmaktadır.

POAŞ, Sabiha Gökçen ve Uşak Havaalanları dışındaki bütün meydanlarda bulunmaktadır. Mobil ise Çorlu, Kayseri, Ankara, Dalaman, Nevşehir ve Adana Havaalanlarında faaliyet göstermektedir. Bu havaalanları dışındaki önemli havaalanlarında faaliyet gösteren oyuncular şu şekildedir:

230 Antalya: POAŞ, BP, Mobil, Shell
Bodrum: POAŞ, BP, Mobil, Shell
İzmir: POAŞ, BP, Mobil, Shell
Ankara: POAŞ, Mobil

Önemli havaalanlarındaki teşebbüslerin 2005 yılına ilişkin pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

	Atatürk	Antalya	İzmir	Bodrum	(%)
POAŞ	(...)	(...)	(...)	(...)	
BP	(...)	(...)	(...)	(...)	
Mobil	(...)	(...)	(...)	(...)	
Shell	(...)	(...)	(...)	(...)	

H.2.2. Başvuru Konusu İşlem

240 Bildirme konu olan sözleşme, BP, Mobil ve Shell'in İstanbul Atatürk, Antalya, İzmir Adnan Menderes ve Bodrum Havaalanları'ndaki münferit depolama tesislerini bir çatı altında toplayarak, tarafların depolama ve uçaklara ikmal hizmetlerini kapsayan faaliyetlerinin tek elden yürütülmesine yöneliktir. Taraflar bildirim formunda, bu ortak operasyonun sadece depolama ve ikmal hizmetlerini kapsayacağı, tarafların müşteri bulma, fiyatlandırma ve stratejik kararlarında serbest olacağını ifade ederek, sözleşmenin herhangi bir rekabet sorunu yaratmayacağını ifade etmektedirler.

250 Bildirim formunda yer alan beyanlara göre, bildirilen sözleşmeyle; havaalanlarında akaryakıt depolaması için gerekli arazilerin sınırlı olması nedeniyle, anlaşma taraflarının havacılık ürünlerini ortak olarak depolamasına ve ortak bir operasyonla uçaklara ikmaline imkan tanınması, bu ortak operasyon sonucu masrafların kısılarak maliyetlerin azaltılması, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) tarafından tahsis edilen sınırlı alanın verimli kullanılması, risklerin minimize edilmesi, çevre kirliliği oluşturabilecek durumların en aza indirgenmesi amaçlanmıştır.

260 Bunların yanı sıra, petrol şirketlerinin farklı standartlara sahip olması nedeniyle ortaya çıkan teknik karışıklıkların önlenmesi amacıyla Joint Inspection Guidelines (JIG) başlığı altında havacılık yakıtları nakliye, elleme, stoklama ve genel operasyonlar için minimum standartlar, dünyanın önde gelen petrol şirketleri tarafından belirlenmiştir. Söz konusu standartlar, periyodik olarak geliştirilmiş ve geliştirilen teknikler dünyada da birçok örneği bulunan bildirim konusu ortak operasyonlar tarafından kullanılmıştır. Taraflar, söz konusu sözleşme ile JIG kurallarına uyum amaçlandığını belirtmektedirler.

Bu çerçevede taraflar arasında 30.12.2005 tarihli, "Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt ikmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi" ismiyle bir sözleşme yapılmıştır.

270 H.3. Değerlendirme

Bildirim formunda, Avrupa'nın birçok havaalanında, havacılık yakıtları depolama ve ikmalinin bildirilen sözleşmeye benzer sözleşmelerle oluşturulan ortak operasyonlarla yürütüldüğü ifade edilerek, bu konudaki örneklere yer verilmiştir: Amsterdam Havaalanı'nda Shell, BP, ExxonMobil, TotalfinaElf, StatOil ve Texaco'nun ikmal konusunda ortak operasyon yürüttükleri belirtilmektedir. Raportörlerce taraflarla yapılan görüşmede, benzer ortak operasyonlar için AB Komisyonu'na başvuru yapıp yapılmadığı sorulmuş, taraflar böyle bir başvurunun yapılmadığını belirtmişlerdir. AB Komisyonu'nun internet sayfasında yapılan araştırmalarda bu konuda Komisyon tarafından verilen bir karara rastlanmamıştır.

280 Bildirim formunda, 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde bildirilen sözleşmenin aynı Kanun'un 4. ve 6. maddelerine aykırı olmadığına ilişkin menfi tespit belgesi verilmesi talep edilmektedir. Ancak, Kanun'un 4. ve 6. maddesinden önce, 7. maddesi kapsamında değerlendirme yapılması gerekmektedir. Başka bir ifade ile tarafların bazı faaliyetlerini ortak yürütmesinin Kanun'un 7. maddesi anlamında bir yoğunlaşma doğurucu işlem olup olmadığına incelenmesi gerekmektedir.

H.3.1. 7. Madde Değerlendirmesi

290 Bildirilen sözleşmenin, herhangi bir bağımsız teşebbüsün veya hisselerinin devri söz konusu olmaması nedeniyle, 1997/1 sayılı Tebliğ'in (a) ve (b) bentlerinde sayılan haller kapsamında değerlendirilmesi mümkün değildir. Bu noktada, sözleşme kapsamında tarafların ortak operasyon yürütmek amacıyla depolarını ve tesislerini ortak bir çatı altında toplamalarının (c) bendi kapsamında bir ortak girişim olarak kabul edilip edilemeyeceği hususu önem kazanmaktadır. Bildirilen sözleşme incelendiğinde, ortak operasyon için belirli bir malvarlığı ortaya konularak adi şirket statüsünde bir şirket kurulduğu, ancak bu şirketin yapacağı hizmetler için hiçbir ücret

300 almayacağı, sadece masraflarının katılımcılar tarafından karşılanacağı ve münhasıran katılımcılara hizmet vereceği dikkate alındığında, bu şirket, taraflardan bağımsız olmaması nedeniyle bir ortak girişim olarak değerlendirilemeyecektir.

Bu çerçevede bildirilen sözleşmenin, yoğunlaşma doğurmaması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında değerlendirilebilecek bir yanı bulunmamaktadır.

H.3.2. 6. Madde Değerlendirmesi

310 Bildirilen sözleşmenin, hakim durumun kötüye kullanılmasıyla ilgili bir yönünün olmaması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında değerlendirilebilecek bir yanı bulunmamaktadır.

H.3.3. 4. Madde Değerlendirmesi

320 İlk olarak belirtmek gerekir ki; sözleşmede taraflar arasında rekabeti kısıtlayıcı açık hiçbir hüküm bulunmamaktadır. Bu noktada, sözleşmede açık hüküm bulunmama ile birlikte, öngörülen ortak operasyonun kendisinin Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti kısıtlayıcı bir etki doğurup doğurmayacağı, taraflar arasında rekabete duyarlı bilgilerin değişimi yoluyla rekabetçi davranışların koordinasyonuna neden olup olmayacağına bakılması gerekmektedir.

330 Sözleşme kapsamında düzenlenen ortak operasyon sadece yakıtın havaalanlarında depolanması, müşterinin uçağı geldiğinde buna ikmal yapılması ve buna ilişkin kayıtların tutulmasına yöneliktir. Bu ikmal safhasına kadar katılımcının, bir müşteri bulması, bu müşteriyle fiyat, uçuş saatleri, ikmal miktarı gibi hususları içeren bir kontrat yapması; sonrasında günlük planlarına göre rafineriden/başka bir depodan yerli ürün alıp ortak operasyonun yapılacağı depolama tesislerine getirmesi gerekmektedir. Katılımcı yakıtı tesis arazisine getirmesine kadar geçen bu süreçte sözleşmeyi ilgilendiren husus bulunmamakta, yakıt tesis arazisine girdikten sonra sözleşme hükümleri işlemeye başlamaktadır. Bundan sonra tesis işleticisi, ürünü tahlil ettikten sonra depolayacak; kendisine bildirilen program dahilinde, katılımcının müşterisi geldiğinde belirlenen miktardaki yakıtın ikmalini yapacak, ikmal yapılan yakıtın fiyat ve satış koşulları ile ilgili hiçbir bilgisi ve inisiyatifi bulunmayacaktır. Bu şekilde özetlenen işlem ve havacılık yakıtları pazarının özellikleri dikkate alındığında, rakiplerin ortak ikmal operasyonu yürütmesinin Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabetin kısıtlanmasına yol açmayacaktır. Şöyle ki; katılımcıların satış fiyatları ve tahmini satış miktarları gibi hususlar piyasadaki rekabeti tesis eden ihalelerle önceden belirlenmiş olup, sözleşme çerçevesinde yürütülen ortak operasyonun bu süreçte taraflar arasındaki rekabeti kısıtlayıcı bir amaca hizmet etmeyeceği gibi böyle bir etkiye de yol açabilecek nitelikte olmadığı görülmektedir.

340 Bilgi değişimi konusuna gelindiğinde, söz konusu ortak operasyon kapsamında tarafların, fiyat ve satış koşulları ortak operasyonla ilgili olmadığından, sadece birbirlerinin satış miktarları konusunda bilgi sahibi olmaları söz konusu olabilecektir. Havacılık yakıtları pazarının yukarıda açıklanan genel özellikleri dikkate alındığında, rakiplerin güncel satış miktarı bilgilerinin rekabete duyarlı bilgiler olarak kabul edilmesinin mümkün olmadığı, bu nedenle ortak operasyon kapsamında katılımcıların bu bilgileri elde etmesinin rekabeti kısıtlayıcı bir sonuca yol açmayacağı anlaşılmıştır.

05-01/3-3

350 Bu çerçevede, bildirilen sözleşmenin 4054 sayılı Kanun'u ihlal eden bir yönü bulunmamaktadır.

I. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

BP Petrolleri A.Ş., Mobil Oil Türk A.Ş. ve The Shell Company of Turkey Limited arasında imzalanan "Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi"ne 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilmesine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.