

Rekabet Kurumu Başkanlığından,
REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2006-4-85
Karar Sayısı : **06-63/863-253**
Karar Tarihi : 14.9.2006

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Mustafa PARLAK
Üyeler : Tuncay SONGÖR, Rıfki ÜNAL, Prof. Dr. Nurettin
KALDIRIMCI, Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

B. RAPORTÖRLER : Serpil YANIK, Hale SAĞLAM

C. ŞİKAYET EDEN : A. Erdoğan YARAMANOĞLU
Abdullah Cevdet Sk. No:5/6 Çankaya/Ankara

**C. ŞİKAYET
EDİLENLER**

: - Türk Hava Yolları A.O.
Genel Yönetim Binası Atatürk Havalimanı
34830 Yeşilköy/İstanbul
- Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Bosna Hersek Cd. No:5 Emek/Ankara

E. DOSYA KONUSU: Türk Hava Yolları A.O. (THY) ve Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)'nün, 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"u ihlal ettikleri iddiası.

F. İDDİALARIN ÖZETİ: Şikayet dilekçesinde özetle, Türk Hava Yolları ve Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Daire Başkanlığı'nın, hava meydanlarının kullanımında Ankara çıkışlı ve Ankara varışlı uçak seferlerini, özel hava yollarına kapatması ve bu yolla THY'nin tekel durumuna getirilmesi suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'u ihlal ettikleri iddia edilmektedir.

G. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 22.5.2006 tarih, 3172 sayı ile giren başvuru üzerine düzenlenen 9.6.2006 tarih, 2006-4-85/BN-06-SY sayılı Bilgi Notu Kurul'un 29.6.2006 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 06-46/610-M sayı ile dosya konusunun rapora bağlanarak Kurul gündemine getirilmek üzere incelemeye alınmasına karar verilmiştir.

Söz konusu karar uyarınca hazırlanan 8.9.2006 tarih, 2006-4-85/İİ-06-SY sayılı İlk İnceleme Raporu, 11.9.2006 tarih, REK.0.08.00.00-110/231 sayılı Başkanlık önergesi ile 06-63 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Raporda;

- THY'nin, İlgili mevzuat çerçevesinde, özel hava yolu şirketlerinin Ankara'dan Türkiye'nin diğer noktalarına iç hat seferi düzenlemeleri konusunda müdahale yetkisinin bulunmaması; SHGM'nin, 4054 sayılı Kanun anlamında piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan ekonomik bir birim olmadığı için teşebbüs olarak kabul edilmemesi ve buna göre anılan genel müdürlüğün THY lehine

ayırımcılık yaptığı iddiasının da Kanun'un 4. veya 6. maddesi çerçevesinde değerlendirilmesinin mümkün olmaması nedenleriyle şikâyet konusu ile ilgili olarak 4054 sayılı Kanun çerçevesinde herhangi bir önaraştırma açılmasına gerek olmadığı,

50 - Bununla beraber, sivil havacılık sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisi ve gelişimi açısından sektöre yönelik düzenleme, uygulama ve denetimlerin yeterli teknik kadrosu bulunan ve gerçek anlamda bağımsız idari otorite kimliği olan bir sivil havacılık otoritesi tarafından gerçekleştirilmesinin ve özellikle slot tahsisi konusunda bu türden bir bağımsızlığı sağlayacak tedbirlerin alınmasının yararlı olacağı ve ayrıca yabancı ülkelerle yapılan ikili hava ulaştırma anlaşmalarında THY dışında özel havayollarının da piyasa koşulları çerçevesinde pazara girmesine imkan sağlayıcı düzenlemeler yapılmasının dış hat tarifeli yolcu taşımacılığı piyasasında daha rekabetçi bir ortamın tesisi açısından olumlu etkileri olacağı, bu çerçevede, 4054 sayılı Kanun'un 30 (f) bendi uyarınca "Rekabet politikası ile ilgili olarak alınacak kararlar ve ilgili mevzuat hakkında görüş bildirmek" ile ilgili sürecin işletilerek Ulaştırma Bakanlığı'na görüş bildirilmesinin yerinde olacağı

İfadeleri bulunmaktadır.

60 I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

İlk incelemeye konu olan başvurunun herhangi bir ayırım (tarifeli/charter) olmaksızın tüm uçuşlar ile ilgili olduğu göz önüne alınarak, ilgili ürün pazarı "genel olarak hava yolu ile iç hat yolcu taşımacılığı pazarı" olarak tespit edilmiştir.

I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

Şikâyet dilekçesinde pazarın özellikle yurt içi Ankara çıkışlı ve Ankara varışlı hatlarda rekabete kapatıldığı iddia edildiğinden, ilgili coğrafi pazar "Ankara varışlı ve Ankara çıkışlı yurtiçi hatlar" olarak belirlenmiştir.

70 I.2. Yapılan Tespitler ve Hukuki Değerlendirme

İlk incelemeye konu şikâyet dilekçesinde, Ankara çıkışlı/varışlı iç hatlarda sefer yapma hakkının THY'nin tekelinde olduğu ve THY'nin de bu durumu tüm uçuşları İstanbul'dan yaparak fiyatları 2 kat artırmak için kullandığı iddia edilmektedir.

80 Hava yolu işletmelerinin uçuş yapabilmeleri için, ilgili mevzuat gereği, uçuş yapacakları hatlar için SHGM'den izin almaları gerekmektedir. Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) uyarınca, tarifeli iç hat sefer taleplerine izin verilmesinde Bakanlıkça; talep edilen hattaki mevcut yolcu ve yük potansiyeli, bu hatta başka bir işletmecinin faaliyet gösterip göstermediği, işletmede kullanılacak uçakların performans durumu ve havalimanındaki mevcut yer hizmeti kolaylık durumu dikkate alınmaktadır. Tarifersiz iç hat seferleri için ise, uçuş izni mahalli hava trafik ünitelerinden uçuş planı ile alınmaktadır.

Diğer taraftan, SHGM tarafından yürütülen (SHT-SLOT) Slot Uygulama Prensipleri Talimatı uyarınca, ülkemizde bulunan uçuş taleplerinin tamamının aynı anda karşılanamadığı havalimanlarında, mevcut kapasitenin en etkin ve verimli şekilde kullanılması amacıyla; slot (Koordine edilen ve tarifelerin yeniden düzene sokulduğu havaliman/mezdanlarının önceden belirlenmiş zaman dilimlerindeki uçuş taleplerinin, Slot koordinatörü tarafından değerlendirilmesi sonucu verilen, talep edilen veya bu talebe müsait olan en yakın iniş/kalkış seferi için, havaliman/mezdan imkanlarının kullanım hakkı olarak tanımlanabilir.) uygulanan havalimanlarında, 90 alınan slot zamanına göre konaklama yapan, tarifeli ve tarifersiz iç ve dış hatlarda sefer düzenleyen yerli ve yabancı tüm havayolu işletmeleri bu uygulamaya tabidir. Şikayet dilekçesinde belirtilen hat bakımından, Ankara Esenboğa Havalimanı da slot uygulanan havalimanı/havaalanlarından olup, slot tahsisi için SHGM koordinesinde yapılacak uygulamalarda dikkat edilecek en önemli kriter, üzerinde taraflarca mutabakat sağlanan hava sahası, meydan, pist, apron kapasiteleri ile varsa özel terminal işleticilerinin katılımı ile tespit edilen terminal kapasiteleridir. Havalimanı Yönetimi ve Hava Trafik Otoritesi ile havayolu işleticileri, hava ulaşımında taleplere uygun hizmet götürmek ve olanakları en iyi şekilde değerlendirmek üzere ortak sorumludurlar. Slot Talep Değerlendirme Komisyonu (STDK) ise, SHGM 100 koordinesinde DHMİ Operasyonel Slot Ünitesi, Slot Koordinatörlüğü, ilgili terminal işleticisi, ilgili havalimanını üs olarak kullanan yerli havayolu işleticileri ile diğer hava ve yer işletmelerinden oluşan bir komisyondur. Ayrıca, ülkemizdeki slot uygulamalarını koordine etmek amacı ile Sivil Havacılık Genel Müdürü tarafından bir Slot Koordinatörü atanır. Slot Koordinatörü, sorumluluğunda oluşturulan STDK'nın temsilcilerinin katılımı ile koordinatörlüğünün görevlerini ve çalışmalarındaki prensipleri belirler. Slot koordinatörlüğü, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak çalışmalarını tarafsız, adil ve şeffaf olarak yürütmeyi esas alır. Slot Uygulama Talimatı uyarınca dönemsel ve operasyonel slot talepleri aşamasında slot tahsis işlemlerinin sağlıklı ve verimli yürütülmesi maksadı ile SHGM, DHMİ ve THY eleman ve teknik donanım (network, düzenli destek, SITA gibi) temin eder. SHGM ihtiyaç 110 halinde özel terminal işletmecisi kuruluşlar, özel havayolu işletmeleri gibi kuruluşlardan da eleman ve teknik donanım amacıyla destek talep edebilir.

Dünya uygulamalarına bakıldığında, slot koordinasyonunun genellikle tamamen bağımsız kurumlar ya da birlikler tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Örneğin, İtalya'da, önceden slot dağıtımını İtalyan milli havayolu Alitalia tarafından gerçekleştirilirken, özellikle İtalyan Rekabet Otoritesi'nin slot dağıtımına ilişkin başlattığı soruşturmalar nedeniyle 1997 yılında bu görev Alitalia'dan alınarak "Assoclearance" olarak bilinen, kar amacı gütmeyen ve havayolu şirketleri ve havalimanı işleticilerinin temsilcilerinden oluşan bir birliğe verilmiştir. Fransa'da slot 120 tahsisi aynı şekilde havayolları ve havaalanı işleticilerinin oluşturduğu bağımsız bir birlik olan COHOR tarafından yürütülmekte olup sivil havacılıktan sorumlu Bakanlık COHOR toplantılarına katılmakta ve sadece danışmanlık yapabilmektedir. İsviçre'de slot dağıtımını, bağımsız, kar amacı olmayan havayolu ve havalimanı işleticilerinin oluşturduğu ve esas olarak İsviçre hava yolu taşıyıcıları ve havalimanı işletenleri tarafından finanse edilen bir organizasyon tarafından gerçekleştirilmektedir. Avusturya'da da slot koordinasyonu, 2002 yılında havayolları ve havalimanlarının kurduğu "Schedule Coordination Austria" olarak bilinen özel bir şirket tarafından yapılmaktadır.

130 Ülkemizde, Slot Koordinasyon Merkezi tarafından slot uygulanmakta olan havaalanları için yerli ve yabancı havayolu taşıyıcılarının 26 Mart - 28 Ekim 2006 tarihleri arasında uygulayacakları Yaz Tarife Dönemi slotları değerlendirilerek; Ankara Esenboğa Havalimanı'nda, 2005 yaz tarife döneminde, 26.887 slot tahsis edilmiş olup 2006 yaz tarife dönemi öncesinde bu sayı 37.729 olmuştur. Artış oranı % 40'tır.

140 Görüldüğü üzere, uçuş izinleri ve slotların hangi usul ve esaslara göre verileceği ulaştırma ile ilgili mevzuatta ayrıntılı olarak düzenlenmekte olup son dönemde de Ankara Esenboğa Havalimanı'ndaki slot tahsislerinde önemli bir artış kaydedilmiştir. Bununla beraber, halihazırda, THY'nin Ankara'dan Türkiye'nin yaklaşık 23 noktasına seferi varken, diğer özel havayolu şirketlerinden Onur Havayolları'nın Antalya, Diyarbakır ve İzmir'e, Atlasjet'in İstanbul ve Siirt'e, Pegasus'un ise Antalya, Bodrum, İzmir, İstanbul, Diyarbakır, Van ve Trabzon'a seferleri vardır. THY'nin diğer özel havayollarına göre Ankara çıkışlı ve varışlı daha çok ve daha sık iç hat seferi olduğu göze çarpmaktadır.

Konuya ilişkin olarak, görevli raportörlerce, uçuş izinleri ve özel havayollarının iç hatlardaki rekabet koşulları hakkında SHGM, özel hava yolu şirketlerinden Pegasus Airlines, Onur Air ve FlyAir yetkililerinden de bilgi alınmıştır.

150 SHGM'den bir yetkili ile yapılan görüşmede, yetkili, SHGM'ye yapılan hava limanlarının kullanım izinleriyle ilgili başvurulara ilişkin olarak, gerekli şartlar sağlandığı takdirde, özel havayolu şirketlerinin izin almak hususunda kendilerinden kaynaklanan herhangi bir zorlukla karşılaşmadıklarını belirtmiş, özel havayolu şirketlerinin Ankara varışlı ve Ankara çıkışlı uçak seferlerinin sayısının az olmasının ardında, özel havayolu şirketlerinin yeterince yolcu bulamama endişesi olduğunu ifade etmiştir.

160 SHGM'den diğer bir yetkili ile yapılan görüşmede, yetkili tarafından uçuş ve slot izinleri ile ilgili olarak 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun THY ve diğer sivil havayolu şirketlerine verilen izinler konusunda mümkün olduğunca tarafsız şekilde uygulandığı ifade edilmiştir. Görüşmede, SHGM tarafından verilen uçuş izinlerinin en son alınan izin olup, uçuş izni olmadan herhangi bir uçak ya da havayolu şirketinin iç hat seferi gerçekleştirmesinin mümkün olmadığı, uçuş izni almanın çeşitli şartlara bağlandığı bu şartları sağlamayan şirketlere uçuş izni verilmediği ifade edilmiştir. Yetkili ayrıca, Türkiye' de slot almak için öncelikle uçuş izni şartlarının yerine getirilmesinin gerektiğini, 1992 yılında slot dağıtımı işinin THY'ye verildiğini, o tarihlerde meydanlarda sıkışıklık yaşanmadığından slot konusunun sorun olmadığını, ancak değişen koşullar ve özel havayollarının gelişimiyle sıkışıklık yaşanmaya başladığını, slot işinin artık THY'nin tekelinde bulunmadığını, ancak havayolu sektöründe tam bir rekabetten söz etmenin de mümkün olmadığını, bunun nedeninin halen THY hisselerinin bir kısmının devlet elinde olması dolayısıyla bazı önceliklerin THY'ye tanınması olduğunu, özellikle yurtdışı seferlerinde THY ağırlığının dikkat çekici olduğunu, bunda THY'nin sermayesinin bir kısmı devlete ait, 170 imkânları geniş ve güçlü bir firma olmasının yanında, Türkiye' de iç ve dış hat seferlerinde uçuş yapan ilk firma olması dolayısıyla tarihsel haklarının geniş olmasının etkili olduğunu belirtmiştir.

Bir başka SHGM yetkilisi ile slot dağıtımını konusunda yapılan görüşmede ise, halihazırda slot tahsisinin 2005 yılı Ağustos ayında yayımlanan Talimat'a göre yapıldığı, slot koordinasyonunun SHGM koordinatörlüğünde Slot Koordinasyon Merkezi adı altında bağımsız bir birim tarafından gerçekleştirilmekte olduğu, kapasiteler el verdiği ölçüde taleplerin en yakın saat dilimine verilmeye çalışıldığı, slotların dönemsel ve operasyonel olarak verildiği, slot tahsisinde kullanılan sistemin lisansının THY'ye kayıtlı olduğu, ancak SHGM'ye alınmasının planlandığı, slot tahsisi yapılırken özel havayolu şirketi temsilcileri, THY temsilcisi ve SHGM yetkilileri, ilgili yer hizmetleri ve meydan işletmecilerinden oluşan 20 kişilik bir komisyonun değerlendirme yaptığı, slot dağıtımını kararlarında uzlaşma yolu ile herkesin mutabakatının alınmasına çalışıldığı, slotun bir hak olduğu ve ücretlendirilmediği, ayrıca Slot Talimatı uyarınca alınan slotların zamanında kullanılmaması halinde (+/- 20 dk.yı aştığında) DHMİ tarafından zamlı konaklama ücreti alındığı, yine bir tarife dönemi içinde alınmış slota % 20 ve daha fazla oranda uymayanların kazanılmış haklarının iptal edilebileceği belirtilmiştir

180

Özel havayollarından Pegasus'un bir yetkilisi ile yapılan telefon görüşmede ise, bugüne kadar uçuş ve slot izni konusunda Pegasus'un yaptığı başvurularda, faaliyetlerini engelleyecek ya da aksatacak bir durumla karşılaşmadıkları belirtilmiştir.

190

Özel havayolu şirketlerinden Onur Air'in bir yetkilisi ile yapılan görüşmede de, iç hatlarda uçuş izinleri ile ilgili olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın herhangi bir engeli ile karşılaşmadıkları ifade edilmiş, hava meydanlarında koordineli ve güvenli bir şekilde iniş-kalkış gerçekleştirilebilmesi için izinlerin havaalanı kapasitesine göre belirlendiği, istedikleri havaalanı kapasitesinin yeterli olduğu ve şirketin uçuş için gerekli şartları sağladığı durumlarda SHGM'nin izin konusunda zorluk çıkaran bir yaklaşım içinde olmadığı belirtilmiştir.

200

Fly Air yetkilisi ile yapılan telefon görüşmesinde, slot dağıtımının THY'den alınarak DHMİ ve SHGM koordinasyonu altında yürütülmeye başlamasının pazardaki rekabet açısından olumlu bir gelişme olduğu, şu anda slot dağıtımının mümkün olduğunca adilane bir biçimde yapılmaya gayret edildiği, SHGM'nin havayolu şirketlerinin haklarını korumaya çalıştığı, Fly Air'in bu yıl Ankara'dan bazı yerlere sefer düzenlemek istediği, ancak o hatlarda başka havayolu şirketleri sefer başlattığından izin alamadıkları, ancak bu durumun kendileri açısından bir sorun teşkil etmediği ve olağan karşılandığı, (.....TİCARİ SIR.....) belirtilmiştir.

210

Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği yetkilisi ile yapılan görüşmede ise, anılan şahıs, THY'nin özel sektör havayollarının rekabet baskısı yarattığı hatlarda özel sektörün uyguladığı taban fiyattan, özel havayollarının pazara girememesinden dolayı yeterince rekabet olmayan, özellikle İstanbul-Ankara gibi hatlarda ise aynı saatlerde ve benzer mesafelerdeki hatlara oranla çok daha yüksek fiyatlarda taşıma yaptığını, İstanbul-Ankara pazarına girişin özel havayolları tarafından çok talep edilmesine ve Ankara havaalanında slot konusunda sorun olmadığının bilinmesine rağmen özel havayollarının izin verilmediği için bu pazara yeterince giremediklerini, örneğin İstanbul'dan Ankara'ya sefer yapmak için başvurduklarında İstanbul havaalanındaki sıkışıklık neden gösterilerek slot alamazlarken, aynı saatler için İstanbul'dan başka bir ile sefer düzenlemek

220 istediklerinde herhangi bir sorunla karşılaşmadıklarını belirtmiştir. Bunun dışında, yetkili, THY'nin bazı hatlarda, aşırı frekans koyarak özel havayolu şirketlerini zor
230 durumda bıraktığı ve ayrıca slot tahsisinde mevcut slot sistemi programına diğer havayolları giremezken THY'nin bu sisteme anında giriş yapabilmesi dolayısıyla uçuş programlarını ona göre ayarlayabilme avantajına sahip olduğu, diğer havayollarının ise resmi yazı ile müracaat etmek ve sonucunu beklemek zorunda kaldıkları hususlarından bahsetmiştir. Söz konusu şahıs dış hatlarla ilgili olarak da, Türkiye'nin taraf olduğu bir kısım ikili anlaşmalarda, Türkiye tarafı için yalnızca THY'nin taşıyıcı olarak tayin edildiğini, bu durumda da THY yeteri kadar sefer düzenlemediğinde Türk tarafından yeteri kadar uçuş yapılmadığını, mevcut kapasiteleri karşı ülke havayollarının kullandığını, örneğin Rus tarafı toplam 33 sefer düzenlerken THY'nin sadece 2 sefer yaptığını, bu nedenle bu anlaşmalarda tek taşıyıcı tayin edilmemesi gerektiğini ifade etmiştir. Yetkili son olarak da THY'nin, devletin ortak olduğu bir havayolu işletmesi olmasından kaynaklanan mali avantajları nedeniyle de özel havayolu şirketlerinin etkin rekabet edemediklerini belirtmiştir.

Bu görüşmeler dışında, Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD)'ne bir yazı gönderilerek, özel havayolu şirketlerinin rekabet koşulları, dezavantajları ve karşılaştıkları sorunlar konusunda bilgi ve görüşleri istenmiştir. TÖSHİD'in cevabi yazısında, belli başlı iki sivil havacılık uygulaması nedeni ile özel şirketlerin faaliyetlerinin rekabet açısından olumsuz etkilendiği ifade edilmektedir.
240 Bunlar; özel havayolu taşıyıcılarının yurt içi tarifeli sefer düzenlemesini engelleyen ve kısıtlayan slot tahsisi ile söz konusu şirketlerin yurt dışına tarifeli sefer düzenlemesini engelleyen veya kısıtlayan "İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları" olarak belirtilmektedir. Söz konusu yazıda, 1990'lı yılların sonlarından itibaren pazara girmek isteyen özel şirketlerin gerek THY'nin slot tahsisindeki hakim durumu gerekse İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları'nda THY'nin elde ettiği yetkili taşıyıcı, frekans, kapasite ve uçak tipi gibi ayrıcalıkları ve tarihsel hakları nedeniyle rekabeti engelleyici unsurlarla karşılaştıkları, THY'nin bu dönemde fiili tekel olmasının ve bir devlet kuruluşu olmasının verdiği ayrıcalıklardan yararlandığı, bununla birlikte Slot Koordinasyon Kurulu'nun kurulması ile iç hat tarifeli seferlere ilişkin slot tahsisinde rekabetin engellenmesinin önlenmesine ilişkin önemli bir başlangıç yapıldığı, fakat dış hat tarifeli seferler ile ilgili herhangi bir girişimde bulunulmadığı vurgulanmaktadır.
250

TÖSHİD'in yazısında, slot tahsisi ile ilgili olarak, slot tahsisi yetkisinin THY'den alınıp Slot Koordinasyon Merkezi'ne verilmesiyle birlikte, tüm havayollarının slot ile ilgili taleplerinin daha tarafsız ve gerçekçi değerlendirildiği, ancak çok yeni olan bu kurumda gerekli iç düzenlemelerin henüz tamamlanamamış olması, görev yapan personelin eğitim ve tecrübesinin yeterli seviyeye ulaşmamamış olması, bazı hallerde subjektif kriterlerin öne çıkması ve objektif kriterlerin belirlenip tam anlamı ile uygulamaya konulamamış olması nedenleri ile zaman zaman sorunlarla karşılaşıldığı, her slot talebinin hala THY slotları ile uyum/uyumsuzluğa bağlanmasının özel havayolu şirketlerine olumsuz yanıt verilmesine veya slot tahsisi taleplerinin gecikme ile cevaplanmasına neden olduğu belirtilmektedir. Ayrıca, THY'nin tarihsel hakları nedeni ile ticari açıdan uygun slotlara sahip olduğu, piyasaya yeni giren havayolu şirketlerinin ise daha az uygun olan veya uygun olmayan slotları kullanmak zorunda kaldıkları, THY filosunun son yıllarda önemli
260

270 ölçüde genişlemesi sonucu THY'nin, özel havayolu taşıyıcılarının bazı hatlarda piyasaya girmesini engelleyici yeni slot müracaatlarında bulunduğu ve bu müracaatların ya tarihsel öncelik hakkı gerekçesi ile THY lehine yorumlandığı ya da dengesizliği giderecek şekilde değerlendirilmesi gerekirken özel şirket talepleri ile aynı ağırlıkta değerlendirildiği ifade edilmektedir.

280 TÖSHİD yazıda son olarak, Türkiye'nin yabancı ülkelerle akdettiği ikili hava ulaştırma anlaşmalarının bir kısmında "belirlenen taşıyıcı" olarak THY'nin adının geçmesi, kapasite ve frekans hükümlerinin THY tarafından önerilen şekilde belirlenmiş olması gibi nedenlerle özel şirketlerin dış hat tarifeli sefer düzenleme olanaklarının kısıtlandığını, bazı ikili hava ulaştırma anlaşmalarında ise birden fazla şirketin sefer yapmasına izin verilmesine rağmen birçoğunda kapasite, frekans ve uçak tipi kısıtlaması bulunması ve bu kapasitenin halen THY tarafından kullanılıyor olması nedeni ile özel havayolu şirketlerinin piyasaya girmesinin mümkün olmadığını, bu tür kısıtlamaların olmadığı hallerde bile, özel havayollarının yabancı

280 ülkelere sefere düzenleme taleplerinde Türk Sivil Havacılık Makamlarının THY'nin yazılı görüşünü alması nedeniyle taleplere cevabın uzun zaman aldığı, bunun da ticari planlama yapılmasını engellediğini, bu nedenle THY görüşünün alınması mekanizmasının sona erdirilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Sektör temsilcilerinin ifadelerinden genel olarak, geniş tarihsel hakları ve hala devlet elinde bir teşebbüs olmasından kaynaklanan avantajları nedeniyle THY'nin pazardaki ağırlığının devam ettiği, ancak slot tahsisinin eskisine göre daha bağımsız bir birim tarafından yürütüldüğü anlaşılmaktadır.

290 Mevcut durumda, bir taraftan sektörü düzenleyici kurallar, uygulamalar ve denetimler Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı SHGM tarafından yapılmakta, diğer taraftan da Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın, 25.6.2006 tarihi itibarıyla % 51'i halka açık olan THY'de % 49 oranında ortaklığı ve C Grubu imtiyazlı hisseleri bulunmaktadır. Diğer yandan, pazara girişler ve etkin bir rekabet açısından son derece önemli olan slot dağıtımından sorumlu Slot Koordinatörü de, her ne kadar özel bütçeli de olsa idari yönlerden hala Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olan SHGM tarafından belirlenmekte olup, slot tahsisi teknik yönlerden de (kullanılan sistem ve teknik eleman) hala THY'ye bağımlıdır. Bu tür bir yapı, havayolu sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisini olumsuz yönde etkileyebilir. Bu nedenle, sektörde etkin rekabetin tesisi ve gelişimi açısından bağımsız ve yeterli idari ve teknik kapasitesi olan özerk bir sivil havacılık otoritesi kurulması ve özellikle de slot tahsisi konusunda

300 bu tür bir bağımsızlığı sağlayacak tedbirlerin alınması yararlı olacaktır. Ayrıca, dış hat tarifeli yolcu taşımacılığı piyasasında daha rekabetçi bir ortamın tesisi açısından, yabancı ülkelerle yapılan ikili hava ulaştırma anlaşmalarında piyasa koşulları çerçevesinde özel havayollarının pazara girmesine imkan sağlayıcı düzenlemeler yapılmasının yararlı olacağı kanaatine varılmıştır.

J. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

1. Şikayet konusu iddialar ile ilgili olarak 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun" çerçevesinde önaraştırma yapılmasına gerek olmadığına, şikayetin reddine,

06-63/863-253

- 310 **2.** Bununla beraber, sivil havacılık sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisi ve gelişimine ilişkin Rekabet Kurulu görüşünün 4054 sayılı Kanun'un 27. maddesi (g) bendi uyarınca Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmesine
OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.