

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2009-4-81 (Muafiyet)
Karar Sayısı : 09-27/577-137
Karar Tarihi : 11.6.2008

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10 **Başkan** : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI (Başkan V.)
Üyeler : Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN,
Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE
Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY, Murat ÇETİNKAYA

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

**C. BİLDİRİMDE
BULUNAN**

20 : - Air France ve KLM S.A. ile
- Northwest Airlines Inc. ve Delta Airlines Inc.
Temsilcisi: Av. Efser Zeynep ERGÜN
Büyükdere Cd. No:127 Astoria A Kule K:5-6 34394
Esentepe/İstanbul

D. TARAFLAR

30 : - Air France ve KLM S.A. ile
2 rue Robert Esnault-Pelterie, BP 90112, 75007
Paris, FRANSA
- Northwest Airlines Inc. ve Delta Airlines Inc.
1030 Delta Boulevard, Hartsfield Atlanta International
Airport, Atlanta, GA, 30320 ABD

E. DOSYA KONUSU: Air France (AF) ve KLM S.A. (KL) (birlikte AFKL) ile Northwest Airlines Inc. (Northwest) ve Delta Airlines Inc. (Delta) (birlikte Delta) arasında 12.6.2007 tarihinde imzalanan "Transatlantik Ortak Girişim Sözleşmesi"ne menfi tespit belgesi verilmesi veya muafiyet tanınması talebi.

40 **F. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına en son 29.5.2009 tarih ve 3790 sayı ile giren başvuru üzerine düzenlenen 3.6.2009 tarih ve 2009-4-81/Öİ-09-SY sayılı Muafiyet Ön İnceleme Raporu 5.6.2009 tarih ve REK.0.08.00.00-130/173 sayılı Başkanlık önergesi ile 09-27 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da,

- Bildirim konusu Sözleşme'ye menfi tespit belgesi verilemeyeceği,

- Bununla birlikte 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde yapılan değerlendirme sonucunda; anılan maddede belirtilen şartların bulunduğu göz önüne alınarak, anılan Sözleşme'ye Kanun'un 5. maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde sözleşme tarihinden itibaren muafiyet tanınabileceği,

50 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.

60

H.1.2. Coğrafi Pazar

Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde coğrafi pazar, tarifeli yolcu taşımacılığı pazarı için "İstanbul-New York" ve "İstanbul-Atlanta" hatları; kargo taşımacılığı pazarı için "Türkiye-Kuzey Amerika hattı" olarak tespit edilmiştir.

H.2. Bildirime Konu Sözleşme'nin 4054 sayılı Kanun'un Kapsamı Bakımından İncelenmesi

Bildirim konusu Sözleşme'nin taraflarının Avrupa ve ABD menşeli havayolu şirketleri olmaları nedeniyle, öncelikle işlemin 4054 sayılı Kanun kapsamında olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir.

70

Esasen, egemenlik prensibi gereğince kanunlar yalnızca kabul edildikleri ülke sınırları içerisinde uygulanabilmektedir. Bu durum, birçok alanda olduğu gibi farklı uluslara ait teşebbüslerin bir araya geldiği ittifak yapılanmaları açısından da önem taşımaktadır. Bu çerçevede devletlerin, kendi ülke sınırları dışında gerçekleştirilen faaliyetlere müdahalesinin ne kadar mümkün olduğunun belirlenmesi ve bu müdahale yetkisinin, uluslararası ittifaklara ilişkin rekabet değerlendirmelerindeki etkilerinin daha iyi anlaşılabilmesi için söz konusu devlet yetkisinin sınırları ile ilgili olarak uluslararası hukukta prensipler geliştirilmiştir. Mukayeseli hukukta yabancı ülkelerde gerçekleştirilen, fakat etkisini ulusal sınırlar içerisindeki mal veya hizmet piyasalarında gösteren rekabeti sınırlayıcı faaliyetlerin, ulusal rekabet düzenlemelerinin yetki alanına girip girmeyeceği konusunda yeknesak bir uygulamanın bulunmaması bu konuda farklı yaklaşımları beraberinde getirmiştir. Bunlardan en çok kabul gören ve uygulama alanı bulan yaklaşım ise etki doktrindir. 1927 yılındaki SS Lotus Davasına kadar dayanan ve rekabet hukuku bakımından ilk defa 1945 yılında US v. Alcoa davasında uygulanan, daha sonra gerek ABD'de ve gerekse AB'de kabul gören etki doktrini uygulaması Türk rekabet hukuku düzenlemelerinde de yer almaktadır.

80

90 Bilindiği üzere, Kanun'un 2. maddesinde "*Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da bu piyasaları etkileyen her türlü teşebbüsün aralarında yaptığı rekabeti engelleyici, bozucu ve kısıtlayıcı anlaşma, uygulama ve kararlar ile piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmaları ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devralma niteliğindeki her türlü hukukî işlem ve davranışlar, rekabetin korunmasına yönelik tedbir, tespit, düzenleme ve denetlemeye ilişkin işlemler bu Kanun kapsamına girer.*" ifadeleriyle Kanun'un kapsamı belirlenmiştir. Madde hükmünden açıkça anlaşılacağı üzere bir işlemin Türkiye'deki mal ve hizmet piyasalarını etkilemesi durumunda Kanun kapsamında değerlendirilmesi mümkün olacaktır.

100 Dosya konusu işlem yukarıda aktarılan hususlar bakımında incelendiğinde bildirim konu işlemin Türkiye'deki mal ve hizmet piyasalarını etkileyeceği anlaşılmaktadır. Nitekim bildirim formunda, işlemin taraflarından biri olan Delta'nın İstanbul-New York ve İstanbul-Atlanta hatlarında faaliyet gösterdiği bilgisi yer almaktadır. Ayrıca yine bildirim formunda "*(i) (Türkiye dâhil olmak üzere) Avrupa'dan Kuzey Amerika'ya (ve tersi yönde) ve (ii) (Türkiye dâhil olmak üzere) Avrupa'dan bağlantılı öte trafik dâhil olmak üzere Hindistan'a (ve tersi yönde) uçuşlar sözleşme kapsamındadır*" ifadelerine yer verilmektedir. Bu bilgiler ışığında bildirim konu işlemin Türkiye'deki havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarındaki ve havayolu ile kargo taşımacılığı pazarındaki rekabeti etkileyeceği anlaşıldığından işlemin 4054 sayılı Kanun kapsamında olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

H.3. Tespitler ve Değerlendirme

H.3.1. Sözleşme Hükümlerinin İncelenmesi

Bildirim konu Sözleşme'nin "Giriş" başlıklı bölümünde Sözleşme'nin amacı;

120 "*Yolculuk yapan ve mal gönderen halka sağlanan faydaları arttırmak, maliyetleri azaltmak ve kendi hizmetlerinin diğer verimlilik arttırmaya yönelik olarak bütünleşme ve koordinasyonunu sağlamak ve daha büyük ölçekli global havayolu ittifakları ile daha etkin biçimde rekabet etmek için Taraflar, işbu Sözleşme hükümleri çerçevesinde dört taşıyıcılı bir akdi ortak girişim tesis etmek suretiyle kendi aralarında entegrasyon ve koordinasyon derecesini arttırma arzusundadır.*"

şeklinde ifade edilmiştir.

Sözleşme'nin "Ortak Girişimin Kurulması" başlıklı 1. maddesinde ise kurulan ortak girişimin taraflar arasındaki bir sözleşmeye bağlı olarak kurulacağı ve taraflardan herhangi birinin iştiraki veya bağlı ortaklığı olarak ayrıca şirket tesis edilmeyeceği belirtilmiştir.

"Ortak Girişimin Yönetimi" başlıklı 2. maddede aşağıdaki hükümlere yer verilmiştir.

"A. Genel Esaslar

130 *AF, DL, KL ve NW, Ortak Girişimi müştereken yönetecektir. Taraflar, Ortak Girişimi, tüketicilere rekabetçi fiyatlarla çok çeşitli seyahat seçenekleri*

09-27/577-137

sunmalarını ve diğer havayolu ittifaklarının hava ulaşım hizmetleriyle daha etkin biçimde rekabet edebilmelerini sağlayacak bir şekilde yönetme niyetindedir. Taraflar, Ortak Girişimin, Taraflar arasındaki ticari işbirliğini geliştirip arttıracığı, maliyet etkinliği sağlayacak olan faaliyetleri destekleyeceği ve seyahat eden ve mal sevk edenler için hizmet avantajlarını arttıracığı beklentisindedir.”

“B. Yürütme Kurulu

140 (.....TİCARİ SIR.....)

(.....TİCARİ SIR.....)

(.....TİCARİ SIR.....)

“C. Çalışma Grupları

(.....TİCARİ SIR.....)

150 (.....TİCARİ SIR.....)

(.....TİCARİ SIR.....)

(.....TİCARİ SIR.....)

(.....TİCARİ SIR.....)

(.....TİCARİ SIR.....)

160 *“D. Kurumsal Kimliğin Korunması*

(.....TİCARİ SIR.....)

Sözleşme'nin “Ortak Girişimin Ticari Faaliyetleri” başlıklı 3. maddesinde düzenlenen hükümlerin ilgili kısımları ise aşağıdaki gibidir:

"A. Kod Paylaşımı

Ortak Girişim tarafından sağlanan yolcu trafiğini ve gelirlerini maksimum düzeye çıkarmak için Taraflar, ilgili anlaşmaların, aeropolitik sınırlamaların, İlgili Kanunların ve yönetmeliklerin izin verdiği en son dereceye kadar karşılıklı uluslararası Kod Paylaşımı gerçekleştirecektir. Bu bakımdan, Uygulama Tarihinden sonra Taraflar, tüm Ortak Girişim segmentlerinde, Kuzey Amerika, Avrupa, Afrika ve MESA dâhilinde bütün öte segmentlerde ve Taraflarca karşılıklı mutabık kalınan diğer uçuşlarda Kod Paylaşımı yapacaktır.

B. Uçuş zamanları ve Kapasite

(i) Aşağıda Madde 3.B(ii)'de belirtilen kurallara tabi olarak NWG, uçuş kârlılığını, pazar talebini ve beklenen büyümeyi, Taraflar arasındaki dengeyi ve NWG'nin uygun gördüğü diğer faktörleri dikkate alarak, (a) (1) bir tarafta Avrupa ve MESA ile diğer tarafta Kuzey Amerika arasında, (2) Avrupa ile Hindistan arasında ve (3) yukarıdaki Madde 1 uyarınca karşılıklı mutabık kalındığı takdirde Avrupa/MESA ile Orta Amerika/Güney Amerika/Karayipler arasında ve/veya Kuzey Amerika ile Afrika arasında Taraflarca uçulacak direkt rotaları, (b) söz konusu rotalarda işletilecek olan uçakların sıklığını ve büyüklüğünü ve bunlar üzerindeki Kod Paylaşımını ve (c) sezonluk olarak, hangi Ortak Girişim ortağının hangi servisi işleteceğini (topluca "Ortak Girişim Uçuşu") tespit edecektir.

(ii) (.....TİCARİ SIR.....)

(.....TİCARİ SIR.....)

190 (a) (.....TİCARİ SIR.....)

(b) (.....TİCARİ SIR.....)

(iii) (.....TİCARİ SIR.....)

D. Yolcu Satışları ve Pazarlama

Taraflar, pazarlama ve satış sinerji fırsatlarını optimum düzeye çıkaracak imkanları aramayı kabul eder. (.....TİCARİ SIR.....)

(i) (.....TİCARİ SIR.....)

200

(ii)(.....TİCARİ SIR.....)

09-27/577-137

(iii) (.....TİCARİ SIR.....)

(iv) (.....TİCARİ SIR.....)

E. Fiyatlandırma ve Gelir Yönetimi

(.....TİCARİ SIR.....)

210

F. Sık Uçan Yolcu Programları (FFP)

(.....TİCARİ SIR.....)

G. Ortak Satın Alma

Taraflar, Ortak Girişim için maliyet tasarrufunu maksimum düzeye çıkarmak için mümkün olduğu yerlerde ortak satın alma programları tespit edip uygulamaya koyacaktır. (.....TİCARİ SIR.....)

220

Sözleşme'nin "Süre ve Fesih" başlıklı 12. maddesinin ilgili kısmı ise aşağıdaki gibi düzenlenmiştir:

(.....TİCARİ SIR.....)

Yeni Sözleşme'de sözleşme süresi (.....)'de sona erdirilecek biçimde kısaltılmıştır.

230

Rekabet değerlendirmeleri açısından önem arz eden hükümleri yukarıda aktarılan Sözleşme sonrasında inceleme konusu işleme taraf olan teşebbüsler arasında 20.5.2009 tarihinde yeni bir sözleşme imzalanmış (Yeni Sözleşme) ve 12.6.2007 tarihli Sözleşme hükümlerinde bazı değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Ancak yapılan incelemeler Yeni Sözleşme'nin, 12.6.2007 tarihli Sözleşme'nin yeniden yapılandırılması ve işleyişinin daha ayrıntılı ve açıklayıcı bir şekilde ortaya konulması amacına yönelik değişiklikler ihtiva ettiğini göstermektedir. Örneğin 12.6.2007 tarihli Sözleşme'de 12 kişiden oluşması düzenlenen Yönetim Kurulu Yeni Sözleşme'de on kişiye düşürülmüş, çalışma grubu sayısı ise (.....TİCARİ SIR.....) altıdan ona çıkarılmıştır. Görüldüğü üzere yapılan değişiklikler niteliğe değil işleyişe ilişkin değişikliklerdir. Bu nedenle Yeni Sözleşme aracılığıyla gerçekleştirilen değişiklikler rekabet değerlendirmelerini etkileyecek nitelikte değildir.

240 Yukarıda aktarılan hükümler bir bütün 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 düzenlemelerin Sözleşme'ye taraf olan havayolu şirketlerinin faaliyet etkinliklerini ve verimliliklerini artırıcı ve bu şirketlere önemli maliyet etkinliği sağlayıcı nitelikte olduğu belirlenmiştir. Bu nedenle

250 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 gözden kaçırılmaması önem arz etmektedir.

H.3.2. Menfi Tespit Değerlendirmesi

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. 4054 sayılı Kanun'un uygulaması bakımından teşebbüs niteliğini haiz Delta (Northwest Airlines Inc. ve Delta Airlines Inc. aynı ekonomik birliğe dahildir) ile AFKL (Air France ve KLM S.A. aynı ekonomik birliğe dahildir), havacılık hizmetleri ve inceleme konusu bakımından ilgili ürün pazarları olarak belirlenen havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı ve havayolu ile kargo taşımacılığı pazarlarında birbirlerine rakip durumdadırlar. Esasen, aynı piyasada faaliyet gösteren ve birbirine rakip olan iki teşebbüsün akdettikleri bir sözleşmenin rekabeti kısıtlayıcı nitelikte olması durumunda 4. madde yasağına tabi olacağı ve böyle bir sözleşmeye Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit belgesi verilmesinin mümkün olmayacağı açıktır.

270 Bu çerçevede, Sözleşme'nin "Ortak Girişimin Yönetimi" başlıklı 2. maddesinde belirtilen ve "Ortak Girişimin Ticari Faaliyetleri" başlıklı 3. maddesinde düzenlenen hususlar rekabeti sınırlayıcı niteliktedir. Zira söz konusu maddelerde rakip konumundaki havayolu şirketleri tarafından dağıtım, sadakat programları, ürün, fiyatlandırma, gelir planlama, satış ve pazarlama faaliyetlerinin koordine edileceği ve aynı hususların kargo hizmetleri bakımından da geçerli olacağı düzenlenmektedir. Bu maddeleriyle de, teşebbüsler arası rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma niteliğinde olan Sözleşme'ye, 4054 sayılı Kanun'un 4., 6. ve 7. maddelerine aykırı olmadığına dair bir menfi tespit belgesi verilmesi mümkün değildir.

H.3.3. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

280 Menfi tespit alamayan söz konusu yatay anlaşmaya bireysel muafiyet tanınabilmesi için Kanun'un 5. maddesinde öngörülen iki olumlu iki olumsuz koşulu birlikte sağlaması gerekmektedir. Aşağıda, Sözleşme'nin bu koşulları sağlayıp sağlayamadığı incelenecektir.

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

290 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) 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", 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.

300 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.

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

320 Bu bilgiler ışığında bildirim konusu işlem incelendiğinde, Sözleşme'de yer alan hususların havayolu şirketlerinin 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 nedeniyle bir teşebbüse muafiyet tanınmasının ilk olumlu koşulunun sağlandığı neticesine varılmıştır.

b) Tüketicinin bundan yarar sağlaması

330 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 değerlendirilmektedir.

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

340 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

350 havayolu şirketleri, 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. Geniş ittifak ağı içerisindeki havayolu şirketlerinin herhangi birinden hizmet aldıkça edinilen puanların entegre programlar sayesinde bilete dönüştürülmesi yolcular açısından önemli bir faydadır.

360 Ayrıca 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 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 ile bagaj ve yer hizmetlerinin koordinasyonu, hizmet kalitesinin artmasını ifade etmektedir.

370 İttifakların genişleyen şebekeler, koordine edilen aktarma uçuşları, işbirlikleri ile gelen maliyet avantajları yoluyla havayollarına sağladıkları tüm bu faydalar havayolu şirketleri 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 civarında daha düşük ücretlerle hizmet verdiklerini göstermektedir.

380 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 artırmayacaklarını düşünmektedirler. Taraflar, Sözleşme ile %75'lik bir pazar payı ile önemli bir pazar gücüne sahip olacakları Atlanta hattında da, uçuş frekanslarının ve yeni hatların artmasına bağlı olarak trafikte de bir artışın olmasını beklemektedir. Ayrıca arz yönünden ortaya çıkan rekabetin etkisiyle ve beklenen maliyet düşüşleri ile elde edilen etkinliklerin tüketicilere daha güçlü bir biçimde aktarılacağını ifade etmektedirler. İstanbul-Atlanta hattında talep oldukça sınırlı olduğundan söz konusu işbirliğinin gerçekleşmesi ile birlikte fiyat düşüşünün bugünden kesin olarak gerçekleşeceğini

390 söyleyemeyeceklerini, bununla beraber fiyat artışının da gerçekleşmesinin mümkün olmadığını belirtmektedirler.

İnceleme konusu olay yukarıda aktarılan bilgiler ışığında değerlendirildiğinde, Sözleşme'nin tarafları arasında gerçekleştirilecek ittifak uygulamalarının 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 olacağı anlaşılmıştır. Dolayısıyla, ittifak uygulamalarının beraberinde getireceği etkinliklerin tüketicilere gereğince yansıtılacağı ve aynı zamanda daha fazla tüketiciye ulaşılmasını sağlayacağı, muafiyetin ilgili şartının karşılandığı kanaatine ulaşılmıştır.

400 **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 ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kaldırılması sonucunda elde ediliyor olmamalıdır.

- Havayolu ile Tarifeli Yolcu Taşımacılığı Pazarına İlişkin Değerlendirme

Yukarıda ilgili pazar bölümünde tespit edildiği üzere, bildirim konusu işlem kapsamında etkilenecek ilgili coğrafi pazarlar İstanbul-New York ve İstanbul-Atlanta hatlarıdır.

410 Bildirim formunda yer alan bilgilere göre, İstanbul-New York hattında Türk Hava Yolları A.O. (THY) son International Air Transport Association (IATA) sezonunda (Yaz 2008) % (...)’lık pazar payı ile açık pazar lideri konumunda olup THY’nin son üç yıldaki pazar payı ortalaması ise % (...)’dir. Ayrıca içinde bulunulan IATA sezonunda THY, İstanbul-New York arasında günlük olarak direkt uçuş hizmeti

vermekte olup THY'nin bu uçuş hizmeti söz konusu hat üzerinde yedi gün direkt olarak verilen tek uçuş hizmetidir. Bunun yanı sıra THY'nin haftanın her günü İstanbul-New York hattında uçuş hizmeti sağlayan tek hava yolu şirketi olarak elinde bulundurduğu pazar pozisyonu Star Alliance'da ortağı olan Lufthansa tarafından sağlanan hizmetlerle de desteklenmektedir. Nitekim Lufthansa'nın 420 İstanbul-New York arasında günlük olarak iki aktarmalı uçuş hizmeti sunmakta olduğu, bunlardan ilkinin Münih aktarmalı ikincisinin ise Frankfurt aktarmalı olarak İstanbul'dan New York'a gerçekleştirildiği bildirilmiştir. Dolayısıyla içinde bulunulan IATA sezonunda Star Alliance'ın bu iki üyesi İstanbul-New York hattında biri direkt ikisi aktarmalı olmak üzere günde üç defa uçuş hizmeti sağlamaktadır. Bu iki hava yolu şirketi (THY ve Luftansa) 2008 Yaz IATA sezonunda İstanbul-New York hattında toplam % (...) pazar payı elde etmiş olup son üç yıl içindeki pazar payları toplamının ortalamasına bakıldığında ise bu oran % (...) olduğu görülmektedir. Buna karşılık AFKL ve Delta'nın bu hattaki toplam pazar payları % (...) olarak gerçekleşmiş olup son üç yılın toplamının 430 ortalamasına bakıldığında bu oranın % (...) olduğu görülmektedir.

Dolayısıyla bu bilgiler ışığında bildirim konusu Sözleşme sonucunda Delta-AFKL ittifakının İstanbul-New York hattındaki rekabeti kısıtlamaktan çok artırıcı bir etki yaratacağı neticesine varılmıştır.

Ancak aynı durum bildirim kapsamında tespit edilen diğer coğrafi pazar olan İstanbul-Atlanta hattı için söz konusu değildir.

Bildirim formunda yer alan bilgilere göre Delta 2008 yaz sezonunda % (...) pazar payına sahip olmuş ve son üç yılın pazar payı ortalaması ise % (...) olarak gerçekleşmiştir. Buna karşılık AFKL 2008 yaz sezonunda pazarda % (...) 'lik bir pay elde etmiş ve son üç yılın pazar payı ortalaması ise % (...) olarak hesaplanmıştır. Aynı dönemde söz konusu hatta Delta ve AFKL'nin en yakın rakipleri Star Alliance üyeleri THY ve Lufthansa olmuştur: THY % (...) Lufthansa ise % (...) pazar payı elde etmiştir. Dolayısıyla Delta ve AFKL'nin 2008 yaz sezonu için İstanbul-Atlanta hattındaki pazar payı toplamı yaklaşık % (...) 'e ulaşırken en yakın iki rakibinin pazar payları toplamı ise yaklaşık % (...) olmaktadır. Dolayısıyla İstanbul-Atlanta hattı için Delta-AFKL ittifakı hâkim duruma gelecek ya da en azından çok önemli bir pazar gücü elde edecektir. 440

Bu durumda değerlendirilmesi gereken iki önemli husus bulunmaktadır. Bu hususlar Delta-AFKL ittifakının elde edeceği bu pazar gücünün pazardaki rekabetçi yapıya olacak muhtemel olumsuz etkilerin ne olduğu ve bu etkilerin 450 gerçekleşme ihtimallerinin yüksek olup olmadığıdır.

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.

Bildirim formunda, İstanbul-Atlanta hattında doğrudan uçuş hizmeti verilmediği, bunun yerine bu iki hat üzerinde uçuş yapan yolcuların genellikle;

09-27/577-137

i) İstanbul'dan bir Avrupa şehrine (örneğin Roma, Paris, Londra, Frankfurt ya da Amsterdam) oradan da Atlanta'ya,

460 ii) İki saatten kısa süren bir bağlantılı uçuşla İstanbul'dan doğrudan doğruya Chicago'ya (THY ya da United Airlines tarafından sağlanan uçuşla) ve oradan da Atlanta'ya (United Airlines)

iii) ya da İstanbul'dan New York'a (Delta ve THY tarafından sağlanan uçuşla) oradan da yerel bir ABD hava yolu ile Atlanta'ya uçmayı

tercih etmekte oldukları belirtilmiştir.

Bu çerçevede, Avrupa üzerinden aktarmalı uçuşlar bakımından;

- KL'nin -birincisi Northwest ile kod paylaşımı çerçevesinde haftada beş uçuş frekansı ile gerçekleştirdiği uçuşlar, ikincisi ise bir Delta uçuşu ile haftada altı uçuş frekansı ile gerçekleştirdiği uçuşlar olmak üzere- Amsterdam aktarmalı olarak iki servis sunduğu:

470 - AF'nin Atlanta'ya Paris aktarmalı olarak Delta ile kod paylaşımı çerçevesine haftanın her günü uçuş hizmeti sunmakta olduğu,

- Lufthansa'nın Frankfurt'tan Atlanta'ya direkt (non-stop) uçuş hizmeti vermekte olduğu,

- British Airways'in Londra'dan Atlanta'ya direkt uçuş hizmeti vermekte olduğu,

- Alitalia'nın Roma üzerinden Atlanta'ya Delta ile kod paylaşımı çerçevesinde günlük olarak uçuş hizmeti sunmakta olduğu

bildirilmiştir.

Bunun yanı sıra ABD aktarmalı uçuşların ise;

480 - THY ve United Airlines tarafından İstanbul'dan Chicago'ya (THY ile) ve Chicago'dan Atlanta'ya (United Airlines ile) gerçekleştirildiği,

- Delta tarafından İstanbul'dan Atlanta'ya New York üzerinden aktarmalı olarak haftada bir uçuş frekansı ile hizmet sunulduğu

bildirilmiştir.

490 Taraflar, Atlanta'nın Delta'nın merkezi olması ve AF ile Delta'nın Fransa ve ABD arasındaki uçuşlarında ABD tarafından sağlanan muafiyet çerçevesinde 2002 yılından beri işbirliği içinde olmaları nedeniyle İstanbul-Atlanta hattındaki toplam pazar paylarının yüksek olduğunu belirtmektedirler. Esasında söz konusu Origin&Destination (O&D) üzerinde talebin oldukça sınırlı olduğunu (günlük 30 adet yolcu) ve bu hatta doğrudan yapılacak uçuşları desteklemediğini de ifade etmektedirler. Delta ve AFKL arasındaki rekabetin ortadan kalkmasının ise İstanbul-Atlanta rotasındaki etkisinin asgari düzeyde olacağını, çünkü İstanbul'dan seyahat eden yolcuların rakip havayollarının sunmakta olduğu eşit derecede cazip pek çok bağlantılı uçuş imkânlarına sahip olduklarını düşünmektedirler.

İstanbul-Atlanta hattında Delta-AFKL ittifakı nedeniyle, bu ittifakın faaliyetlerini ikame edebilecek nitelikte alternatif rakip havayolu hizmetlerinin mevcudiyeti

500 devam ettiği sürece gerçekleştirilen uçuşların sıklığında bir azalma meydana gelmesi muhtemel görülmemektedir. Taraflar, somut durum dikkate alındığında böyle bir endişeye yer olmadığını özellikle belirtmektedirler. Zira ne AFKL, ne Delta Ne THY ne de Lufthansa, hiç biri doğrudan İstanbul-Atlanta arasında uçmadığından bunların arzı azaltmak veya kısıtlamak ve böylelikle bir fiyat artışına yol açmak gibi bir davranış içine girmelerine ihtimal bulunmamaktadır. Tüm bu hava yolları hem bir O&D üzerinden hem de aktarmalı olarak talebi karşılamak amacıyla hizmet sunan bir şebekeyi işletmektedirler. Atlanta hattında günlük ortalama 30 yolculuk bir talep yoğunluğu söz konusu olduğundan bu hava yolu şirketlerinden herhangi birisinin işletmekte olduğu şebekenin yapısının İstanbul-Atlanta uçuşlarını manipüle edebilmesine imkân verecek şekilde değiştirmesi mümkün görülmemektedir. Dolayısıyla İstanbul-Atlanta hattında faaliyet gösteren havayollarından hiç biri direkt uçuş hizmeti sunmadığından, 510 bunların arzı azaltmak suretiyle rekabeti kısıtlamaları muhtemel değildir.

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. Taraflardan alınan bilgilere göre, (.....TİCARİ SIR.....), verilen nihayetinde aktarmalı uçuş hizmetidir ve taraflar fiyatlarını artırdıkları takdirde müşterileri diğer rakipleri tercih edeceğinden pazar kaybedeceklerdir ve dolayısıyla böyle bir pazardaki işbirliği sözleşmesinin fiyatların artırılması yönünde kullanılması ticari olarak da makul değildir.

520 Taraflar ayrıca, aktarmalı uçuşlar ile bir şebeke üzerinde hizmet veren hava yolu taşımacısı şirketlerin işletme modellerini bir O&D üzerinde yolculuk yapan yolcuların taleplerini karşılamak üzerine kurduklarını ve uçuş programlarını organize ederken bağlantılı uçuşları birbirine denk getirmek suretiyle aktarma yapan yolcuları günde bir ya da bir kaç kez kendi merkezleri'ne getirmeyi amaçladıklarını, bu bağlamda Delta'nın İstanbul'dan New York uçuşları için öngördüğü işletme modelinin New York'tan Atlanta'ya aktarma yapma ihtimali bulunan günlük 30 yolcu üzerine inşa edilmediğini, bunun gibi Delta'nın New York-Atlanta arasındaki uçuşlarının da İstanbul'dan uçarak New York'tan aktarma yapacak olan yolculara dayanmadığını, bu nedenle AFKL ve Delta'nın söz 530 konusu hat üzerinde sağlanan SkyTeam hizmetinin kalitesini düşürücü eylemler içinde bulunmasının ihtimal dâhilinde bile olmadığını belirtmişlerdir.

Son olarak pazardan çıkışların sayısında bir artış olması açısından bakıldığında da böyle bir olasılığın yüksek olmadığı düşünülmektedir. Nitekim yine bildirim formunda yer alan bilgilere göre İstanbul-Atlanta hattında hâlihazırda faaliyet gösteren ve Delta-AFKL ittifakına rakip konumda bulunan birçok alternatifin bulunması bir yana mezkûr hatta British Airways'in Atlanta uçuşlarını Gatwick Havalimanı'ndan Heathrow Havalimanı'na taşıması ve böylelikle İstanbul'dan THY ile gelecek olan yolcuların Atlanta'ya doğrudan British Airways ile devam etmelerini sağlaması suretiyle pazara girişlerin söz konusu olduğunu 540 göstermektedir.

- Havayolu ile Kargo Taşımacılığı Pazarına İlişkin Değerlendirme

Bildirim formunda yer alan bilgiler ışığında THY'nin 2009 yılında havayolu ile kargo taşımacılığı hizmetleri alanında % (...) pazar payı ile pazar lideri olduğu, Luftansa Cargo AG'nin % (...) 'lık pazar payı ile ve Emirates'in % (...) pazar payı ile THY'yi takip ettikleri görülmektedir. AF ise % (...) 'lik pazar payı ile pazarda dördüncü sırada yer almaktadır. KL ve Delta'nın toplam pazar payının ise % (...) olduğu dikkate alındığında ve ayrıca SkyTeam kargo üyesi olan AFKL ve Delta'nın havayolu ile kargo taşımacılığı pazarında hâlihazırda işbirliği içinde oldukları ve tarafların sözleşmenin uygulanmasının kargo taşımacılığı hizmetlerinin işleyişinde önemli bir değişiklik yaratmayacağını bildirdikleri dikkate alındığında AFKL ve Delta'nın havayolu ile kargo taşımacılığı pazarındaki toplam pazar payının rekabetçi yapı açısından önemli bir olumsuz etki doğurmayacağı neticesine varılmıştır.

Sonuç olarak Delta ve AFKL'nin İstanbul-New York hattında rekabetçi bir yapı içerisinde faaliyet gösterdiği, İstanbul-Atlanta hattında ise, Atlanta Havalimanının Delta'nın merkez havalimanı olması ve ABD tarafından sağlanan muafiyet çerçevesinde hâlihazırda Delta ile AF'nin Avrupa-ABD uçuşlarında işbirliği içerisinde olması nedenleriyle tarafların rakiplerine oranla yüksek bir pazar payına sahip oldukları, ancak bu hattaki yolcu potansiyelinin oldukça düşük olması, tarafların bu hatta doğrudan uçuşlarının olmaması ve bu hatta ikame teşkil edecek birçok alternatif hattın da mevcudiyeti nedeniyle bu hattaki rekabet karşısı 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'nin pazar payının % (...) olduğu, Delta'nın Pazar payının % (...) in bile altında olduğu ve ayrıca SkyTeam kargo üyesi olan AFKL ve Delta'nın havayolu ile kargo taşımacılığı pazarında hâlihazırda işbirliği içinde oldukları ve tarafların sözleşmenin uygulanmasının kargo taşımacılığı hizmetlerinin işleyişinde önemli bir değişiklik yaratmayacağını bildirdikleri 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

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 ulaşılacak 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.

Bu iki temel saike bakıldığında her ikisinin de havayollarının tüketiciler nezdinde tercih edilirlüklerini artırmaya yönelik olduğu görülmektedir. Bu noktada bu amaçları elde etmenin inceleme konusu olay bakımından daha az rekabet karşısı

başka yollarının olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir. Nitekim teşebbüsler prensip olarak anlaşma ile amaçladıkları ekonomik yararların gerçekleştirilmesinde rekabeti en az sınırlayıcı yöntemi tercih etmekle yükümlüdür.

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

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.

610 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 620 gerçeği göz önünde bulundurulduğunda bu davranışın rasyonel olmadığı aşikârdır. Bu nedenle havayolları ittifakları kapsamında tarife koordinasyonunun yanında fiyat ve gelir yönetimi koordinasyonu da gerçekleştirilerek 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 630 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.

640 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 Sözleşme çerçevesinde planlanan etkinliklerin sağlanması açısından vazgeçilmez nitelikte olduğu ve bu etkinliklerin gerçekleştirilmesi için gerekenden daha fazla rekabet karşıtı etki niteliği taşımadığı düşünülmektedir. Nitekim Sözleşme 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 sözleşmeye, bireysel muafiyet verilebileceği düşünülmektedir.

I. SONUÇ

650 Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

1. Air France ve KLM S.A. ile Northwest Airlines Inc. ve Delta Airlines Inc. arasında 12.6.2007 tarihinde imzalanan ve 20.5.2009 tarihinde yenilene "Transatlantik Ortak Girişim Sözleşmesi"ne menfi tespit belgesi verilemeyeceğine,

2. Bununla birlikte, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan şartların tamamını karşılaması nedeniyle, söz konusu Sözleşme'ye 12.6.2007 tarihinden itibaren bireysel muafiyet tanınmasına

OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.

660